



RASSEGNA STAMPA ANFIA

Settimana dal 31 dicembre 2024 al 6 gennaio 2025

Torino, 10 gennaio 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Agi.it	31/12/2024	<i>L'annus horribilis dell'automotive europeo e il Piano Stellantis per il 2025</i>	2
38/43	Assinews	01/01/2025	<i>Auto elettriche. Ma quanto costano tra premi e costi di riparazione?</i>	6
1	Quattroruote	01/01/2025	<i>Nel risiko globale l'Europa rischia (G.Pellegrini)</i>	12
19	Trasportare Oggi in Europa	01/01/2025	<i>Intelligenza artificiale e impatto nel settore automotive</i>	13
	Nicolaporro.it	01/01/2025	<i>Così l'auto elettrica ci ha rovinati</i>	14
	Ansa.it	02/01/2025	<i>Arena Italia al CES: da start-up femminili a guida autonoma</i>	18
	Ansa.it	02/01/2025	<i>L'auto cala in Italia, vendite 2024 a quota 1,5 milioni</i>	22
	Lapresse.it	02/01/2025	<i>Auto, immatricolazioni 2024 a 1,5 milioni in calo dello 0,5%</i>	26
	Agenziagiornalisticaopinione.it	02/01/2025	<i>ANFIA * MERCATO AUTO: «ULTERIORE CALO A DICEMBRE (-4,9%) PER UN 2024 IN STALLO, -0,5% RISPETTO AL 20</i>	28
	Borsaitaliana.it	02/01/2025	<i>Agenzia ICE: "L'Italia che innova protagonista al CES"</i>	33
	Borsaitaliana.it	02/01/2025	<i>Auto Italia: Anfia, a dicembre quinto calo di fila, volumi -18,7% sul 2019</i>	37
	IlDenaro.it	02/01/2025	<i>Anfia, Vavassori: In Italia ancora divario enorme tra veicoli prodotti e venduti</i>	38
	Lastampa.it	02/01/2025	<i>Agenzia ICE: "L'Italia che innova protagonista al CES"</i>	40
	Lastampa.it	02/01/2025	<i>Auto, Mit: nel 2024 1,56 milioni di immatricolazioni (-0,5%)</i>	45
	Repubblica.it	02/01/2025	<i>Agenzia ICE: "L'Italia che innova protagonista al CES"</i>	48
	Repubblica.it	02/01/2025	<i>Auto, Mit: nel 2024 1,56 milioni di immatricolazioni (-0,5%)</i>	51
	Tomshw.it	02/01/2025	<i>CES Las Vegas 2025: tutti gli eventi dell'Arena Italia</i>	54
	Torinocronaca.it	02/01/2025	<i>Flop dell'elettrico e concorrenza (cinese): così Stellantis ha perso 1 auto su 10</i>	70
	Virgilio.it	02/01/2025	<i>Anfia, Vavassori: In Italia ancora divario enorme tra veicoli prodotti e venduti</i>	74
1+4	Il Sole 24 Ore	03/01/2025	<i>Il mercato italiano ha perso il 18% dal periodo pre Covid (F.Greco)</i>	75
21	La Repubblica	03/01/2025	<i>Auto, l'anno chiude in rosso in Europa persi 30mila posti (D.Longhin)</i>	76
14	Il Messaggero	03/01/2025	<i>Automotive in crisi, male il green. Stop anche alle vendite di Tesla (G.Andreoli)</i>	77

- L'annus horribilis dell'automotive europeo e il Piano Stellantis per il 2025

HOME > ECONOMIA

ADV

L'annus horribilis dell'automotive europeo e il Piano Stellantis per il 2025

Chiusure di stabilimenti, licenziamenti, crollo delle vendite, tavoli di crisi sono stati i mantra in negativo di storici marchi che sembravano inossidabili

Valentina Nicoli 31 dicembre 2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

AGI - Il 2024 è stato una "tempesta perfetta" per il settore automotive in Italia e in Europa. Un settore che, considerando l'intera filiera, **vale l'8% del Pil Ue e occupa 13 milioni di persone in Europa**, pari al 7% del mercato del lavoro nel suo insieme. Solo il settore manifatturiero dell'auto ne impiega circa 6,6 milioni.

ADV

Chiusure di stabilimenti, licenziamenti, crollo delle vendite, tavoli di crisi sono stati i mantra in negativo di storici marchi che sembravano inossidabili, tra cui, sopra a tutti, il colosso tedesco **Volkswagen** che, dopo una lunga serie di negoziati con i sindacati, ha annunciato il **taglio di oltre 35.000 posti** di lavoro in Germania fino al 2030 e la riduzione della capacità tecnica delle sue fabbriche con l'obiettivo di risparmiare circa 1,5 miliardi di euro l'anno sul costo del lavoro.

La bufera ha colpito, come prevedibile, anche il gruppo globale che nel nostro Paese è legato a doppio filo alla famiglia **Agnelli: Stellantis**, il cui presidente è l'evocatissimo (nelle ultime settimane) John Elkann.

I NUMERI

Qualche cifra per far capire la dimensione della crisi. A novembre le **immatricolazioni di auto** nel complesso dei Paesi dell'Ue allargata all'Efta e al Regno Unito ammontavano a 1.055.319 unità, pari al 2% in meno su base annuale, stando ai dati di **Anfia** e Acea.

Nei primi undici mesi del 2024 i volumi immatricolati raggiungevano 11.876.655 unità, in rialzo di appena lo 0,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, ma quasi 2,7 milioni in meno rispetto ai 14.542.126 del 2019 (-18,3%), precedenti al Covid.

Tra i cinque major market, rileva l'Unrae, l'Italia è rimasta al quarto posto sia a novembre sia nei primi undici mesi dell'anno, e all'ultimo posto nel mercato delle auto ricaricabili (Ecv), con una quota di mercato pari all'8,4% complessivo (5,3% per le Bev e 3,1% per le Phev). A fare le spese della crisi è **l'intera filiera** dell'automotive. Una filiera che in Italia è costituita da oltre 5.000 imprese e **occupa 272.000 lavoratori**, tra diretti e indiretti, pari al 6,8% degli occupati nel settore manifatturiero, in base ai dati Uilm. Il settore rappresenta il 5,6% del Pil nazionale con un **fatturato annuo di circa 100 miliardi** di euro, pari all'11,5% del fatturato della manifattura in Italia.

Proprio per difendere un'industria che dà lavoro a tante persone, il 18 ottobre scorso le **tute blu sono scese in piazza** per chiedere garanzie sull'occupazione e il rilancio dell'industria dell'automobile in Italia, chiamando in causa direttamente Stellantis. Era dal 1994 che Fiom-Cgil, Fim-Cisl e Uilm non manifestavano assieme con uno sciopero unitario nel settore.

LE REGOLE UE

Le cause della crisi sono diverse. Una di queste è sicuramente la concorrenza proveniente dalla Cina. Ma le difficoltà dell'automotive stanno anche mettendo in discussione quelli che fino a ieri sembravano principi incrollabili della **transizione green** perseguita dall'Ue, a cominciare dalle **regole sulla dismissione dei motori endotermici** entro il 2035, eredità della precedente gestione Von der Leyen.

La **"sostenibilità ambientale"**, ripetono i leader politici in Italia e nel resto del continente, non può ignorare "la sostenibilità sociale ed economica". A pesare sui produttori europei, infatti, è anche la **virata verso le auto elettriche** voluta dall'Ue: queste, almeno per ora, costano di più e, di conseguenza, vengono vendute di meno.

Le regole di Bruxelles **prevedono multe superiori ai 15 miliardi di euro** per le case produttrici a partire dal 2025 se non rispettano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

determinati parametri. In particolare, dal prossimo anno i costruttori dovranno affrontare nuovi limiti per le emissioni di flotta: il requisito minimo per le auto nuove scenderà dai 116 g/km di CO2 del 2024 a 94 grammi circa.

In questo modo le case saranno costrette ad aumentare in modo significativo il peso delle elettriche per evitare il **pagamento delle relative sanzioni** (95 euro per ogni grammo di CO2 in eccesso, moltiplicato per il numero di vetture commercializzate).

Questo circolo vizioso sta inducendo le case automobilistiche a produrre di meno e, quindi, a chiudere i siti e a licenziare i lavoratori.

IL NON PAPER ITALIANO E L'AZIONE DEL GOVERNO

"Una follia". Così l'ha definita il ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso, che nel 2024 si è impegnato attivamente per provare a cambiare le regole a livello Ue, presentando al Consiglio competitività del 28 novembre un non paper sull'automotive, promosso con la Repubblica ceca, che è stato sottoscritto anche da Austria, Slovacchia, Bulgaria, Polonia, Malta e Romania e che ha ricevuto ampia convergenza anche da altri 15 Paesi, i quali "si sono espressi a favore delle proposte contenute nel documento, basate su principi chiave come la neutralità tecnologica, la necessità di risorse comuni per il settore e l'autonomia strategica nella catena del valore delle batterie elettriche".

Uno dei punti chiave del documento strategico è l'anticipazione della revisione delle clausole per lo stop ai motori endotermici al 2025. A tenere banco negli ultimi mesi in Italia è stata anche la discussione sul Fondo automotive, per il quale era stato inizialmente previsto nella legge di bilancio un taglio di 4,6 miliardi nei prossimi anni e sul quale il governo ha fatto una parziale marcia indietro.

Nella manovra di quest'anno il Fondo viene infatti rifinanziato con ulteriori 200 milioni sul 2026 e 200 milioni sul 2027 (arrivando quindi a 400 milioni per ciascun anno), oltre ai 200 milioni del 2025, che rimangono invariati. A questi bisogna aggiungere i 500 milioni di risorse del Pnrr per i contratti di sviluppo dei settori in transizione, più 100 milioni di residui del 2024.

Complessivamente si arriva a 1,6 miliardi per il triennio dal 2025 al 2027. Nel 2025, come spiegato da Urso, verranno immediatamente impiegati 1,1 miliardi per contratti di sviluppo, mini contratti di sviluppo e accordi per l'innovazione.

Gli altri 500 milioni di euro rimangono svincolati, in attesa di capire come va il mercato, se serve un rifinanziamento e se bisogna rivolgere le risorse altrove.

STELLANTIS

Nell'occhio del ciclone, in Italia ma non solo, il gruppo automobilistico globale che riunisce, oltre a Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel e Alfa Romeo, anche Abarth, Chrysler, Citroen, Dodge, Ds Automobiles, Peugeot, Ram Trucks e Vauxhall.

Nel nostro Paese, attualmente, Stellantis è l'unico costruttore nazionale, e dunque le sorti del settore sono legate a doppio filo a quelle del gruppo la cui presidenza è affidata a **John Elkann**.

Tale è stata la bufera da indurre l'ad del gruppo **Carlos Tavares ad anticipare l'uscita di scena** e a presentare le dimissioni lo scorso 1 dicembre.

Al Mimit è stato istituito un tavolo ad hoc su Stellantis e l'automotive che ha visto il suo culmine nella riunione del 17 dicembre, quando Jean Philippe Imparato, responsabile europeo di Stellantis, ha presentato il **Piano di rilancio** per l'Italia al ministro Urso, ai sindacati, alle associazioni di categoria e ai rappresentanti delle Regioni in cui sono presenti gli stabilimenti. Si tratta di un piano di produzione specifico per ogni sito che arriverà al 2032-33 e ha l'obiettivo di coprire l'80% del mercato europeo. Nel solo **2025 Stellantis ha in programma 2 miliardi di investimenti in Italia** e un incremento di 6 miliardi di acquisti di fornitori che operano nel Paese.

"Il piano non prevede aiuti pubblici: tutti gli investimenti sono finanziati con risorse proprie", ci ha tenuto a precisare Imparato, ribadendo inoltre che il gruppo non ha nessuna intenzione di chiudere i siti produttivi in Italia.

Nonostante questo impegno, però, "la produzione nel 2025 sarà più o meno come quella del 2024, e quindi sarà un anno duro, tosto, un anno di Cig", come ammesso dallo stesso top manager di Stellantis durante il tavolo al Mimit. La vera ripartenza sarà dunque nel 2026, "con un **incremento della produzione del 50%**".

LEGGI ANCHE: **█**



Stellantis: Mirafiori rimarrà la casa della 500

Così Olivier Francois, CEO di FIAT e Chief Marketing Officer Globale di Stellantis, in occasione del lancio del video di Fiat per il 2025

Uno dei fattori di questo rilancio sarà l'avvio dell'ibrido nello stabilimento di Mirafiori, che rimarrà, come ha precisato Imparato, "il cuore nevralgico dell'azienda". Questa scelta produttiva porterà a "triplicare i volumi": "Mi aspetto 100.000 macchine in più l'anno con la Fiat ibrida a Mirafiori", ha detto il responsabile Europa Stellantis.

Tra gli altri punti del piano strategico evidenziati da Imparato, la realizzazione di 3 nuovi modelli, con una vettura top di gamma, a Cassino a partire dal 2025, grazie alla nuova piattaforma Stla Large. Nel sito laziale vedranno la luce la nuova Stelvio, poi la nuova Giulia. Ad Atessa, invece, partirà dal 2027 una nuova versione di Large Van "appositamente studiata per la massima competitività nei confronti della concorrenza asiatica".

Ancora, resta aperta la possibilità di realizzare la Giga Factory a Termoli tramite la joint venture Acc, che Stellantis sosterrà con un finanziamento come principale contributore". A Pomigliano, intanto, "l'attuale Pandina arriverà al 2030", ha spiegato il top manager, aggiungendo che ce ne sarà anche un'altra di nuova generazione. Infine, Modena, sede della Maserati, diventerà il polo dell'alta gamma, coinvolgendo in tale missione "l'ecosistema produttivo della Motor Valley".

Dopo mesi in cui tutti - politici, ministri, sindacati, associazioni di categoria - hanno chiesto più volte a John Elkann di andare a riferire in Parlamento per chiarire le intenzioni del gruppo per il futuro, il presidente di Stellantis alla fine ha detto di sì.

Con l'arrivederci all'ad Tavares e alla sua strategia, lontana sia dalla proprietà sia dalla linea 'pragmatica intrapresa dal governo in Europa, e il giorno dopo la presentazione del piano strategico al Mimit, Elkann ha preso l'impegno a recarsi in audizione alla Camera a gennaio.

Nel frattempo, alcuni sindacati, tra cui la Fiom, hanno giudicato "transitorio" il piano Stellantis e hanno assicurato che continueranno la mobilitazione. Il 2025 promette di riservare delle sorprese.

■ AUTO

AUTO ELETTRICHE MA QUANTO CI COSTANO TRA PREMI E COSTI DI RIPARAZIONE?

di Filippo De Bellis

Lo scorso 9 ottobre, nell'ambito del **Festival delle Assicurazioni e della Previdenza 2024**, è stato organizzato un incontro tra professionisti ed imprenditori del settore con focus sui costi delle auto elettriche, incentrato in particolare sui costi di riparazione ed assicurativi delle EV.

La strada verso la costruzione e vendita di auto dotate di sola motorizzazione elettrica è stata voluta dalla UE nel 2019, nell'ambito del pacchetto di iniziative legate al Green Deal; è stata fissata la data limite al 2035 ed un primo step di verifica al 2026, per la produzione di auto con motore termico. Quella della motorizzazione elettrica è sicuramente una irreversibile certezza, forse non del tutto ragionevole per obbligo e tempistiche, come sta chiaramente emergendo, e per di più il percorso rigido e stretto programmato a Bruxelles è sempre più irto di problemi, ostacoli e dubbi, anche a livello di alcuni stati membri come l'Italia, ma la UE rimane ad oggi ferma nel confermare le date stabilite verso lo stop definitivo al termico. Intanto il mercato europeo dell'auto in generale vacilla, le EV non si vendono e persino i costruttori di moto elettriche, quasi del tutto neglette, chiudono.

Le complicazioni di carattere economico, occupazionale e sociale di una transizione resa obbligatoria e noncurante delle possibili diverse scelte del mercato sono sempre più pesanti. Una evoluzione green per diktat che non le aveva, per superficialità o per ideologia, previste o adeguatamente valutate: problematiche che di fatto frenano il mercato della mobilità in genere e di quella elettrica in particolare, mentre è sempre più vero che l'andamento del mercato lo fanno i consumatori e non la burocrazia, e il fattore prezzi esorbitanti pesa fortemente.

I governi europei non hanno incentivato i costruttori alla diversifi-

cazione e anche questi ultimi, con la sola pretesa di incentivi alle vendite, sono rimasti fermi in scelte vecchie di decenni, così come lo sono rimasti molti modelli delle categorie più vendute, e non li hanno aggiornati, adeguati o sostituiti tempestivamente, per cui lo scenario attuale fa prevedere sacrifici enormi di occupazione nell'industria automobilistica e nel relativo indotto.

La Germania è alle prese con la sua prima crisi dell'industria automobilistica, Volkswagen in testa, la Francia e l'Italia non stanno certamente meglio, esplodono i gravi problemi di Northvolt, principale azienda europea di batterie che sconta i mancati investimenti promessi e la scarsa capacità produttiva e crollano le vendite di Stellantis sia in Europa che negli USA.

Le motivazioni dello scarso successo delle auto elettriche nella UE:

1) il **calo generalizzato delle immatricolazioni** di auto nuove in tutto il 2024, più accentuato nella

seconda metà dell'anno, **imputato soprattutto a prezzi particolarmente elevati, con le auto elettriche in particolare affanno** in Germania e Francia con l'eliminazione o riduzione degli incentivi statali di vendita, mentre quasi ovunque mancano incentivi alla produzione. Anche in Italia la quota delle elettriche è risicata, intorno al 5%, mentre balzano in avanti le vendite delle ibride, vi è un rinnovato interesse per l'economica e fruibile alimentazione a gpl, impiantata dalle case anche sulle ibride, le benzina tengono ancora, mentre le diesel collassano e la crisi Stellantis fa paura;

2) il fronte dei **consumatori italiani**, veri protagonisti del mercato attuale automotive, caratterizzato da un marcato **scetticismo sulle predette scelte politiche green della UE**, ma soprattutto guidato da una **concretezza in fase di spesa che limita essenzialmente l'acquisto in generale delle automobili**, che oggi costano il 30, se non il 50% in più di 10/15 anni fa a differenza degli stipendi rimasti al palo, e **di quelle EV in particolare**, a causa di:

- **prezzi delle auto elettriche troppo alti**, anche rispetto in media a quelli certamente non bassi delle corrispondenti termiche o ibride, mentre i veicoli cinesi, con prezzi di partenza più ridotti rispetto a quelli occidentali nonostante i recenti maggiori dazi imposti dalla UE, non sembrano riscuotere la stessa fiducia in termini di qualità, affidabilità ed assistenza;
- **scarsa autonomia degli EV e "ansia da ricarica" degli automobilisti**, difficoltà di ricarica con ridotta diffusione degli impianti, lunghi tempi di effettuazione, mentre i pochi veicoli con autonomie più alte hanno prezzi proibitivi per la classe media;
- **incidenza e incertezza dei costi di ricarica**, ancora abbastanza variegati ed elevati, specie se non si ha un abbonamento o se si vive in un condominio e non si dispone di ricarica casalinga collegata ad un impianto di auto-produzione ed accumulo;
- **timori sul degrado nel tempo delle batterie**, che hanno costi elevati (40% di tutto il veicolo), di **incendi più difficili da controllare** ed estinguere, di alta **svalutazione dell'usato** e **scarse certezze sul valore di rivendita**;

- **dubbi e timori dei consumatori/delle famiglie**, per i **costi dei premi assicurativi**, soprattutto in futuro, mentre per il momento il livello almeno della rc è tenuto artificiosamente basso da scelte di mercato degli assicuratori volte a conquistare nuove fasce di clientela, soprattutto timori per i **costi di riparazione**.

Quello dei costi è un punto cruciale: si prevede un graduale innalzamento del costo della rc quando i dati dei sinistri delle EV saranno maggiormente disponibili per numero, ma pesano anche i costi della kasko o di una garanzia prolungata, rese necessarie dall'alta tecnologia, non conosciuta dalla maggior parte degli artigiani. Le batterie hanno prezzi elevatissimi e, in caso di responsabilità del danno dello stesso conducente o di guasto accidentale, qualche remora sui premi occorrenti è legittima. La riparazione di un veicolo elettrico poi, rispetto ad un omologo termico, costa dal 20% c.a. in più, per le auto piccole tipo *city car*, fino a quasi il 50% in più per auto grandi e SUV: ricambi, manodopera specializzata, operazioni di messa in sicurezza e tempi tecnici tempi di necessario fermo più lunghi. Negli USA una garanzia annuale supplementare sui veicoli elettrici usati di un noto marchio costa il triplo di quella di un corrispondente veicolo termico (*fonte Warrantywise*).

Questi ultimi aspetti hanno un impatto fondamentale e i relatori intervenuti nel corso del panel, moderati dal sottoscritto con domande specifiche e provocazioni sui temi più scottanti del momento, hanno illustrato nel dibattito un quadro il più reale possibile della situazione.

Il primo ad intervenire nel dibattito è stato **Piergiorgio Beccari, presidente di A.D.I.R.A.**, Associazione Distributori Indipendenti Ricambi Autoveicoli, che rappresenta la categoria della distribuzione indipendente dei ricambi, che non è quindi legata alle reti ufficiali delle case costruttrici, ma ne è concorrente con un percorso diverso ed alternativo ad esse. Il suo compito istituzionale è proprio quello di informare e promuovere la formazione degli aderenti sulle norme tecniche e tutte le normative, anche internazionali, relative all'automotive aftermarket nella produzione, distribuzione e installazione dei componenti, nonché sui servizi di riparazione alternativi ed in concorrenza con gli operatori autorizzati dei costruttori.

Per poter attuare la concorrenza e contenere i costi di riparazione l'associazione garantisce accesso e sue modalità per ottenere le informazioni tecniche da rispettare necessariamente nella fornitura di ricambi e/o nelle riparazioni in aderenza alle indicazioni tecniche dei veicoli redatte dalle case costruttrici, informazioni e indicazioni che devono essere rese disponibili e trasferite a richiesta a tutta la filiera delle riparazioni, come previsto dalla normativa in essere a partire dal decreto Monti del 2000. Il riparatore indipendente deve quindi garantire l'utilizzo di ricambi originali o equivalenti e una riparazione secondo gli standard stabiliti dal costruttore, per cui è necessario l'accesso a tali indicazioni tecniche e ad oggi le informazioni ci sono, ma vi possono essere difficoltà ad accedervi, per cui l'impegno dell'organizzazione è proprio quello che l'accesso ad esse sia garantito ed effettivo. Si tratta di un aspetto trasversale a tutto il mondo automotive, sia per veicoli termici che ibridi o elettrici, e la rapida evoluzione tecnologica dei veicoli comporta una maggiore difficoltà nel campo della componentistica alternativa. Infatti allo stato attuale non vi è concreta disponibilità aftermarket - e quindi a costi concorrenziali - proprio dei ricambi più costosi per le auto elettriche/ibride e cioè le batterie che sono ancora appannaggio esclusivo dei costruttori, e ciò anche per limitazioni legate ai diritti di proprietà intellettuale o industriale.

Altro aspetto fondamentale nel mondo automotive attuale e che incide sui costi è quello relativo alla formazione del personale addetto alla riparazione dei veicoli più moderni, specie elettrici. Si tratta di una esigenza ormai essenziale nel campo della riparazione e l'associazione, pur non effettuando formazione direttamente, promuove la formazione sulle nuove tecnologie attraverso i distributori italiani. Non basta però solo la giusta formazione, in quanto sono anche necessari i giusti strumenti per lavorare sui veicoli più moderni, quindi attrezzatura adeguata da utilizzare con altrettanto adeguata capacità tecnica.

Sulla circostanza che i costi di riparazione delle auto elettriche siano più alti a causa della mancanza di tecnici specializzati, si può dire che in realtà le motivazioni dei costi possono essere le più diverse, dal mancato ricambio generazionale al problema ad es. di geolocalizzazione dell'officina, e vanno considerati il contesto socio economico cambiato

negli ultimi 10 anni più che nei precedenti 20 o 30 e le difficoltà di rinnovo della mentalità di chi opera da tanti anni. Sicuramente il problema di carenza di personale è presente, vi sono difficoltà ad attrarre giovani in questo campo, che è sempre più impostato sulla fornitura di un servizio piuttosto che sulla sostituzione del pezzo guasto.

È seguito l'intervento di **Davide Galli, presidente di Federcarrozzeri**, Federazione Italiana Carrozzeri Indipendenti, chiamato ad esprimersi sul timore degli automobilisti per i maggiori costi di riparazione delle auto elettriche rispetto alle termiche.

Galli ha sottolineato come questo più che un timore sia una certezza: le auto odierne per specifiche tecniche e costruttive hanno in genere ricambi più costosi di quelle messe in produzione 10/15 anni fa, basti pensare ai sofisticati fari laser attuali, ed è un problema generalizzato sia per le termiche che per le elettriche, ma per queste ultime incidono voci ulteriori che possono innalzare il costo delle riparazioni, come ad esempio scocche in alluminio per alleggerirne il maggior peso o per favorirne i consumi. L'utilizzo di materiali più nobili comporta quindi una manodopera più specializzata e più costosa, comporta una maggiore probabilità di dover provvedere alla sostituzione dei pezzi piuttosto che alla loro riparazione con costi in definitiva più elevati.

Altro aspetto già richiamato è che la formazione per poter intervenire sulle auto elettriche, ma anche ibride e di nuova generazione, rappresenta per le carrozzerie un impegno molto importante, a partire dal patentino che è necessario in caso di EV e che ha un costo sia per il conseguimento e il rinnovo, sia formativo che di manuali delle case costruttrici.

Per poter operare sulle elettriche, poi, occorre preventivamente metterle in sicurezza prima di poter procedere alle riparazioni e questo intervento ha un suo costo supplementare rispetto alle termiche. Tutte le auto di nuova generazione comportano un *modus operandi* che necessita di aggiornamento continuo da parte delle carrozzerie, per cui il costo della manodopera può impennarsi anche del 40/50%.

Galli inoltre evidenzia che gli utenti di auto elet-

triche, a differenza di quanto accadeva con i primi modelli per i quali non erano ancora disponibili i manuali tecnici, già da tempo non si rivolgono più solamente alle officine delle case costruttrici, ma utilizzano i riparatori indipendenti, e ciò grazie anche all'impegno di una formazione ad accrescimento di competenze e ad una capacità di intervento più rapida delle stesse concessionarie dei marchi, che spesso richiedono tempi di attesa e di riparazione più lunghi.

In definitiva, ribadisce Galli, il maggior costo di intervento per m.o. su un'auto elettrica è reale e giustificato dalle maggiori difficoltà tecniche e dall'impegno di spesa per la preparazione dell'addetto che va formato in continuazione in quanto le tecnologie, i metalli e i metodi di intervento e riparazione soprattutto negli ultimi due anni si stanno evolvendo così velocemente da richiedere un aggiornamento continuo su di essi con i maggiori costi conseguenti.

Il riparatore indipendente oggi deve dimostrare la propria competenza in un mercato che di massima non si è sempre ringiovanito con attrezzature, strumenti di lavoro e personale e deve garantire al consumatore di riparare l'auto come richiesto dalla casa costruttrice e l'automobilista dispone di strumenti che gli consentono di verificare se le riparazioni siano state realmente effettuate non più, come una volta, a regola d'arte, bensì proprio come vuole il costruttore.

Sull'aspetto della maggiore resistenza agli urti dei veicoli elettrici Galli specifica che i veri cambiamenti verranno a breve, in particolare nel metodo di costruzione dei telai, in quanto le auto saranno costruite, come già lo è per alcune elettriche, attorno al pacco batterie, che diventa vero elemento portante del telaio dei veicoli, con parte anteriore e posteriore aggiunte. Sicuramente miglioramenti nella resistenza già si possono notare in auto costruite con tali metodi di nuova generazione, anche se in caso di incidente serio sarà sempre più necessario sostituire il telaio, con maggiori costi e non sarà più previsto l'utilizzo delle dime per la sua riparazione.

È quindi intervenuto **Alberto Viano, presidente di ANIASA**, l'Associazione Italiana Industria dell'Autonoleggio, Sharing Mobility e Automot-

tive Digital, nonché **direttore generale di UnipolRental**, società di noleggio a lungo termine gruppo Unipol.

Viano ha affrontato la problematica dei prezzi elevati, che incide fortemente sul mancato decollo di interesse in Europa per l'auto elettrica, e ciò nonostante i piazzali siano pieni di EV invendute, che però l'utente medio non si può permettere a causa degli elevati costi. La situazione creata induce a ritenere che alcune decisioni prese in UE non siano state adeguatamente valutate per le ricadute che avrebbero avuto tanto sui consumatori quanto sulle stesse case costruttrici.

Si tratta di una problematica sulla quale l'ANIASA, all'interno di Confindustria, gode di un osservatorio privilegiato, evidenziando l'aspetto dell'introduzione da parte della UE di maggiori dazi sulle auto cinesi che si apprestano a conquistare il nostro mercato proprio in un momento di difficoltà dell'auto europea. Peraltro i prezzi odierni più elevati sono dovuti, indipendentemente dall'alimentazione, sicuramente a maggiori dotazioni delle auto moderne, comprese le cinesi, fornite di nuovi dispositivi di assistenza avanzata alla guida e altri sistemi di sicurezza, per cui i mezzi non solo sono più ricchi, ma anche più complessi, ragione per la quale costa e costerà di più anche ripararli, le elettriche più delle termiche. Le elettriche sin dall'inizio sono peraltro dotate di sistemi di prevenzione di collisione/investimento e poi anche di emissione sonora a bassa velocità per renderle più sicure in zone a circolazione promiscua, dove sono più pericolose delle termiche.

Il confronto relativo al problema dei maggiori costi di riparazione andrebbe poi effettuato su range omogenei per età dei veicoli, in quanto le elettriche hanno una età media di massimo due anni, mentre la media del restante parco circolante è di poco superiore ai 12 anni, per cui si tratta di auto con diversi gradi di complessità e non è nemmeno omogeneo il grado di accuratezza con il quale i clienti le fanno riparare.

La propensione alla sostituzione della vettura è oggi minore perché il prezzo più alto e il cambiamento tecnologico rende meno certo il valore di mercato futuro, per cui il consumatore è comprensibilmente preoccupato di star effettuando un investimento sostenibile. Per questo aspetto va detto che è un campo ove il noleggio viene incontro a

questo tipo di problema, incentivando la locazione al posto dell'acquisto.

Viano afferma poi che il quadro generale del rallentamento attuale porterà l'Unione europea a una revisione della normativa 2035, revisione di cui l'Italia si fa portavoce essendo fortemente impegnata nella manifattura automotive della componentistica di alta qualità, per cui serve il cambio di tecnologia da effettuarsi con buon senso.

Egli sostiene infine che, in un quadro italiano di stagnazione demografica e carenza di giovani che investano nelle autovetture (i giovani sono interessati all'acquisto dell'auto molto meno che in passato e privilegiano il car sharing), risulta necessario portare novità tecnologiche per riattivare l'interesse e l'elettrico potrebbe essere la soluzione, anche perché a fronte di un investimento maggiore per costo d'acquisto il costo energetico di utilizzo di una EV potrebbe essere più vantaggioso di una vettura a combustione interna.

Per l'esperienza dei noleggiatori, infine, si conferma un costo maggiore della manutenzione e riparazione delle elettriche, stante anche la gioventù del parco noleggio e la dotazione di maggiore tecnologia. Il problema più grave però è quello dell'approvvigionamento dei loro ricambi, la cui disponibilità è sempre limitata. I furti di auto elettriche sono peraltro rari, più diffusi i furti batterie dalle ibride, problema serio per il costo delle stesse e per la indisponibilità allo stato di ricambio *after market*.

Giammarco Giorda, managing director di Anfia, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ha affrontato, da una posizione istituzionale privilegiata, la problematica della sostenibilità per le case costruttrici delle tempistiche stabilite dalla UE sulla transizione ecologica dei veicoli, premettendo che, rappresentando **ANFIA** sia le case costruttrici che i produttori di componentistica automotive, l'elettrificazione costituisce il *mainstream* per i prossimi anni, per cui l'associazione insiste su tutti i tavoli e presso gli associati come sia questa la sfida e l'opportunità più rilevante nel futuro.

Ma, a parte ciò, l'errore a livello europeo secondo l'associazione, è che si è fatta una inversione dei fattori necessari alla transizione, proceden-

do a normare l'elettrificazione senza occuparsi prima dell'ecosistema industriale necessario ad affrontare l'elettrificazione e lo stop ai motori termici nel 2035, errore che non è stato fatto in Cina, che, avendo ritardi fortissimi sui motori termici, da vent'anni ha cambiato prospettiva e ha iniziato a creare il sistema necessario all'elettrificazione. In Cina, peraltro, non solo sono stati dati forti incentivi all'industria dell'elettrico negli anni passati, ma esiste anche la disincentivazione all'acquisto di auto termiche, per le quali l'attribuzione della targa è soggetta ad estrazione (!) e la circolazione prevede un costo di \$ 10.000, mentre l'acquisto di auto elettriche è libero ed a prezzi competitivi.

Fatte queste premesse, l'associazione ritiene, molto sinteticamente, che l'elettrico potrebbe non essere l'unica tecnologia da adottare nei prossimi anni, ma che si debba puntare ad una vera neutralità ecologica per il 2035, cioè l'utente deve poter scegliere tra diverse soluzioni tutte in grado di decarbonizzare il settore trasporti: carburanti sintetici piuttosto che biocarburanti, ma occorre anche cambiare la metrica di misurazione della CO2, in quanto oggi allo scarico l'unica tecnologia possibile può essere solo l'idrogeno.

Per cui l'associazione lavorerà nei prossimi mesi laddove vi fosse un'apertura, un'opportunità per poter chiedere di rivedere questa normativa. Non è facile perché alcuni Paesi hanno un orientamento molto restrittivo su questo argomento anche se l'elettrico si vende poco anche da loro (Germania ndr).

Non è detto che queste posizioni non possano cambiare, perché se l'Italia è fanalino di coda, è però anche vero che negli altri Paesi europei importanti la market share dell'elettrico viaggia ancora intorno al 12/15%, molto lontano rispetto alle previsioni, per cui sicuramente al 2035 non arriveremo al 100% di elettrico, anche se in qualche modo si metteranno in campo una serie di azioni per aumentare le vendite di auto elettriche.

Giorda poi sottolinea che non è del tutto rispondente ai fatti che i costruttori non si siano adeguati per tempo alla transizione ecologica, avendo realizzato moltissimi veicoli elettrici, il problema è che questi veicoli hanno prezzi decisamente più elevati e sino al 30/35% superiori a quelli termici, ma la realtà dei fatti è che oggi un costruttore europeo/occidentale non è in grado di mettere sul mercato

un'auto elettrica con un prezzo concorrenziale rispetto ad una termica corrispondente.

Non si tratta tanto di capacità competitiva del costruttore, quanto di avere una sorta di capestro dato dal valore delle batterie del 40/50% sul valore totale di un'auto elettrica. Il cuore tecnologico della realizzazione delle batterie, a partire dalla lavorazione di minerali e materiali, è in Cina e parte in Corea e Giappone, di modo che un costruttore europeo può incidere poco sul loro costo e per di più i grandi progetti europei di gigafactory di batterie sono stati annullati come successo a Northvolt.

Ci si attende un calo del costo al kilowattora nei prossimi anni al di sotto dei fatidici 100\$, per cui quando scenderà il prezzo delle batterie scenderà anche il prezzo della vettura. I consumatori devono guardare con ottimismo al futuro anche se la situazione dei costruttori è veramente molto, molto critica e complicata a livello italiano ed europeo. Ci saranno delle soluzioni tecnologiche e l'auto elettrica diventerà sicuramente meno costosa e più efficiente da un punto di vista anche dell'autonomia e sarà molto più facile anche per l'utente utilizzare e gestire un'auto elettrica. Non si può però obbligare per legge i consumatori a comprare una specifica tecnologia, si deve dare l'opportunità al consumatore di scegliere la propria vettura in base alle proprie esigenze, tenendo ben in chiaro l'obiettivo della decarbonizzazione.

L'incontro si conclude con l'intervento di **Dino Anversa, responsabile Lombardia di AIPED** (Associazione Italiana Periti Estimatori Danni), che interviene in sostituzione del Presidente Luigi Mercurio, e che rappresenta la categoria dei periti auto, il quale porta il contributo di chi stima i danni delle auto danneggiate, anche elettriche e lo fa per conto delle compagnie di assicurazione.

Anversa conferma, in base all'esperienza e ai dati dell'associazione, che il costo della riparazione dei veicoli elettrici è effettivamente più elevato, sia perché non ci sono alternative rispetto ai ricambi originali, che essendo prodotti in numero limitato hanno necessariamente un costo più alto, sia perché le auto elettriche, in caso di sinistro, a causa del peso, riportano danni maggiori rispetto a un veicolo endotermico a parità di velocità: la massa entra direttamente nel calcolo dell'energia

da dissipare a causa dell'urto, viene dispersa nella deformazione delle strutture e lamiere del mezzo e quindi, avendo un'energia maggiore, a parità di velocità d'urto si hanno deformazioni maggiori e di conseguenza costi maggiori. Il maggior costo risulta concentrato soprattutto sui ricambi rispetto alla manodopera.

A proposito poi di indagini di mercato sui costi di riparazione delle auto elettriche effettuate da Dekra in Germania e Warranty Solution Group negli Usa, che hanno rilevato costi superiori alle termiche che vanno dal 10%, se non ci sono danni alle batterie, al 50%, ma anche guasti ricorrenti ai moduli controllo di carica, ai quadri di distribuzione elettrica e agli ammortizzatori, Anversa sottolinea come negli USA però l'incidenza del costo di M.O. sia superiore a quella in Europa e in Italia in particolare, dove il grosso dei costi viene dalla componentistica sotto tensione, che, essendo utilizzata in modo massiccio, comporta una maggiore possibilità di sostituzioni.

Riguardo il timore dei consumatori del maggior rischio incendio delle elettriche, pur non esistendo dati certi in un mercato ridotto come quello italiano, risulta tuttavia una certa maggiore propensione tecnica agli incendi dovuta alla presenza di componentistica ad alta tensione che quindi aumenta, rispetto ad una termica, la possibilità di autocombustione nelle parti sottoposte all'alta tensione.

Riguardo al fenomeno delle frodi assicurative in relazione ai veicoli elettrici, il rappresentante di AIPED sottolinea che allo stato, stante la scarsa diffusione, non emergono dati significativi sulla simulazione di sinistri da furto parziale o responsabilità civile che vedano coinvolti mezzi elettrici, quali potrebbero essere ad es. danni da autonome uscite fuori strada simulati come accaduti a causa di responsabilità di terzi veicoli, ma sottolinea che uno studio effettuato in Svizzera da una grande compagnia di assicurazioni aveva fatto emergere una maggiore propensione delle elettriche ad autonome uscite di strada di ben il 45% in più rispetto alle termiche.

Infine il relatore rappresenta che la maggior parte dei veicoli elettrici periziati aveva la copertura kasko e danni diretti in generale, coperture ovviamente consigliate dal costo stesso del veicolo.

© Riproduzione riservata

NEL RISIKO GLOBALE L'EUROPA RISCHIA

Passano le settimane, ma la storia delle multe relative alle più severe norme sulle emissioni – che entreranno in vigore nelle ore in cui questo giornale sarà in edicola – non accenna a trovare una soluzione. Nonostante la richiesta dei costruttori di spostarle al 2027, Bruxelles continua a fare il doppio gioco. Da un lato, Ursula von der Leyen ha avvocato a sé il dossier automotive, riconoscendo implicitamente quanto esplosiva sia la situazione. Dall'altro, i suoi uomini di punta fanno gl'intransigenti. Pochi giorni prima di Natale, infatti, il commissario responsabile della politica climatica, Wopke Hoekstra, rispondendo alla domanda di un cronista della Reuters se i policy maker stessero valutando modifiche delle regolamentazioni, ha risposto seccamente «No. La risposta è no». Già in ottobre, Hoekstra si era detto in disaccordo con l'ormai famoso non paper con cui Italia e Repubblica Ceca chiedono di anticipare dal 2026 al 2025 l'altrettanto famosa clausola di revisione, ovvero il momento di verifica dell'andamento della transizione che l'Europa si è data nelle more del Fit for 55. Detto che una verifica mi pare quantomeno pletorica, ché il disastro attuale è oggettivo, non è chi non giudichi sorprendente l'atteggiamento dell'olandese (i Paesi Bassi, e non chiedetemi perché, sono grandi produttori di oltranzisti green, a partire dall'indimenticato Frans Timmermans, fuggito un attimo prima del crollo della baracca). Il secco no di Hoekstra ribadisce per l'ennesima volta la netta divergenza tra i vertici UE e il partito da cui dipendono le sue sorti, ovvero il Ppe. Di recente, il Partito popolare europeo, schieramento di centro-destra maggioritario in Parlamento, ha presentato un piano di rilancio del settore automobilistico del continente, proponendo, tra le altre cose, di rivedere il divieto dei motori a combustione interna, di puntare su un approccio alla transizione tecnologicamente neutrale e di annullare le multe per lo sfora-

mento dei limiti alle emissioni: Hoekstra e la von der Leyen fanno parte del Ppe, eppure non hanno mai manifestato l'intenzione di accogliere le istanze del loro stesso partito.

La confusione, insomma, regna sovrana. E le previsioni per il 2025 sono nere. Del possibile ammontare delle multe si è già scritto più volte: la cifra di 15 miliardi di euro stimata dall'Acea (per le sole automobili, poi ci sono altri tre miliardi relativi ai veicoli com-

PER METTERE L'AUTO NELLE CONDIZIONI DI COMPETERE È MEGLIO TOGLIERE LE MULTE

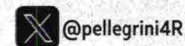
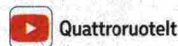
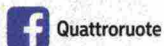
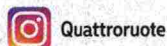
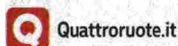
merciali) è da molti considerata pessimistica: si ha l'impressione che i costruttori stiano dipingendo un futuro a fosche ombre per smuovere le posizioni di Bruxelles, che sembra prendersela molto comoda. Parlando con le Case, par di capire che tutte abbiano pianificato un 2025 con le sanzioni applicate senza sconti. Al convegno dell'Anfia tenutosi ai primi di dicembre, ho chiesto a François Provost – di fatto il numero 2 del gruppo Renault – di quanto calerebbe il mercato europeo se le multe fossero confermate, perché quasi tutti sarebbero obbligati a comprimere le vendite di macchine termiche per raggiungere in modo artificioso quel 22-25% di immatricolato elettrico necessario a scansarle. Provost ha risposto: «Noi ci stiamo muovendo come se entrassero in vigore. Se così sarà, immaginiamo che le immatricolazioni a livello europeo scenderanno di tre milioni di unità». Fonti ufficiose di Stellantis indicano un sostanziale allineamento a tale previsione.

Ora, tre milioni di macchine in meno, su un mercato che avrà chiuso l'anno in corso a quota 13 milioni, è una cifra da far tremare i polsi, perché significherebbe fermare la produzione di un numero elevato di stabilimenti che già ora marcano a passi molto lontani dalla saturazione. Alla mancata produzione di valore, di Pil e di gettito fiscale si aggiun-

gerebbe dunque una crisi occupazionale drammatica. Fare previsioni, in uno scenario del genere, è alquanto difficile, alla luce degli ingiustificati dogmatismi che hanno imperato nella transizione più autolesionista che la storia ricordi. Però mi sembrerebbe un harakiri non modificare l'impianto sanzionatorio. Meglio sarebbe usare questi soldi per consentire all'industria di rimanere competitiva, perché si ha la netta impressione che il problema dell'Europa – oltre all'incapacità di affrontare le sfide globali con unità d'intenti – sia più sistemico che congiunturale. Il rischio è che, se non risponde sul piano dell'innovazione, l'automotive del Vecchio Continente finisca stritolato tra il protezionismo americano e l'espansionismo cinese. Di certo, quello che vedremo nel prossimo futuro sarà una focalizzazione verso le aggregazioni e il consolidamento, come testimonia quanto sta accadendo in Giappone. Nissan e Honda sono sul punto di unirsi, con lo scopo di creare (assieme alla Mitsubishi) il secondo polo automotive giapponese dopo quello guidato dalla Toyota. Alla Nissan sarebbe anche interessata la Foxconn – conosciuta al grande pubblico per la produzione degli iPhone –, che vogliosa di diversificare le attività ha chiesto alla Renault di venderle la sua quota del gruppo diretto da Makoto Uchida.

E da noi? In Italia è inevitabile guardare con ottimismo al progetto industriale per Stellantis presentato al governo da Jean-Philippe Imparato (c'è un approfondimento a pag. 42). Certo, è naturale chiedersi perché si sia atteso di arrivare a una produzione di appena 300 mila auto l'anno per mettere mano a un tessuto industriale compromesso. Ed è a questo punto legittimo pensare che effettivamente Tavares fosse l'elemento di ostacolo a una rifocalizzazione strategica di Stellantis in Italia. Non rimane che sperare che i modelli presentati nel piano prodotto siano davvero fatti e vendano bene, se no qualsiasi dichiarazione d'intenti rischia di restare lettera morta. Come è accaduto in passato.

Gian Luca Pellegrini





Intelligenza artificiale e impatto nel settore automotive

Io avuto di recente l'opportunità di confrontarmi sul tema dell'Intelligenza Artificiale e del suo impatto nel mondo dei trasporti e dell'automotive. Il tema non può che essere complesso, se non altro perché ciò che oggi è innovativo in questo ambito domani apparterrà già al passato dell'evoluzione tecnologica.

Senza entrare negli aspetti più informatici, su cui peraltro sento di non avere una competenza adeguata, la riflessione che mi sento di fare è che, come spesso succede, non stiamo affrontando una rivoluzione bensì, secondo la logica del possibile adiacente sviluppata da Steven Johnson nel suo *Where good ideas come from: the natural history of innovation*, l'esito di un lungo percorso evolutivo che, a un certo punto, trova le condizioni ideali per divenire "rivoluzionario". Del resto, si parlava di intelligenza artificiale già negli anni '70, ma è solo oggi, con lo sviluppo della digitalizzazione e della connettività, che ha assunto un ruolo centrale nel dibattito economico e istituzionale, se non altro per gli impatti, specie nel mondo del lavoro, che ci aspettiamo.

Personalmente vedo l'intelligenza artificiale come un triangolo al cui vertice troviamo competenze, infrastrutture e tecnologie che devono consentire di vederla come un volano positivo del processo di crescita e di trasformazione sostenibile e competitiva delle imprese. Peraltro, ritengo che il primo principio per lavorare in modo efficace con

l'intelligenza artificiale sia quello di "invitarla sempre al tavolo", ossia di esplorare e comprendere in modo attivo quali siano le sue potenzialità e, soprattutto, quali siano i suoi limiti.

L'intelligenza artificiale rimane, infatti, uno strumento che, sebbene in grado di processare grandi quantità di dati e di generare output complessi, rimane tale e non deve essere intenso come un fine. Questo determina la necessità di mantenere l'elemento umano nel processo decisionale, ma soprattutto di mantenere la capacità di esaminare criticamente i dati prodotti dall'IA.

L'intelligenza artificiale, come tutte le trasformazioni dei processi produttivi, eserciterà un crescente impatto sul mondo del lavoro. Così come offre delle opportunità, al tempo stesso genera anche una legittima preoccupazione per mansioni e figure professionali che potrebbero scomparire ed essere sostituite da essa. La novità rispetto al passato, infatti, è che l'intelligenza artificiale rompe uno schema introducendo un elemento di delega nel modo in cui un'attività viene svolta.

A mio avviso, quello che sarà importante, non solo per mitigare gli impatti negativi, ma anche e soprattutto per trarre beneficio, dovrà essere la capacità di lavorare a livello di organizzazione aziendale. Ovvero, un'organizzazione aziendale che sia strutturalmente a supporto delle persone, allenata a rimanere rilevanti e competitive e che dovranno potenziare nel tempo competenze



di Alessio Sitran
Responsabile Area Truck&Bus
di ANFIA-Aftermarket

Il Bollettino dell'Autocarro

non solo metodologiche (tecniche), ma specialmente individuali e di gruppo (personali o soft), sempre più essenziali in contesti complessi che cambiano velocemente e che grazie all'IA vedono cambiare il modo di lavorare. Il paradosso, se vogliamo, è quello di prolungare la rilevanza delle competenze in misura inversamente proporzionale alla velocità di cambiamento del contesto aziendale e lavorativo. ●

POLITICHE GREEN

Così l'auto elettrica ci ha rovinati

La profezia di Marchionne, i nostri dubbi, i dati di fatto: i veicoli alla spina sono semplicemente un fallimento

di Franco Lodige

1 Gennaio 2025, 8:30

👁️ 2.1k Visualizzazioni

💬 21 commenti



Immagine generata da AI tramite DALL-E di OpenAI

Ve li ricordate? Ve li ricordate gli alfieri del green quando parlavano delle **auto elettriche come del futuro dell'umanità**? Profezie messe nero su bianco con l'inchiostro ma anche con le lacrime di produttori e lavoratori, rimasti fregati dai venditori di fumo. Eppure qualcuno aveva provato a mettervi in guardia. Noi siamo in prima linea fin dall'inizio, la grande bugia verde non ci ha mai ammalato. Ma non solo. Pensiamo a un grande visionario come **Sergio Marchionne**. Nell'ottobre del 2017, meno di un anno prima della sua

prematura scomparsa, nella sua Lectio Magistralis pronunciata in occasione del conferimento della laurea honoris causa in Ingegneria Meccatronica da parte dell'università di Trento, pronunciò una profonda critica al settore delle auto elettriche.

“Le auto elettriche, un’arma a doppio taglio”

“Le auto elettriche possono sembrare una meraviglia tecnologica, soprattutto per abbattere i livelli di emissione nei centri urbani, ma si tratta di **un’arma a doppio taglio**” il monito dell’allora deus ex machina di Fiat: “Forzare l’introduzione dell’elettrico su scala globale senza prima risolvere il problema di come produrre l’energia da fonti pulite e rinnovabili rappresenta una minaccia all’esistenza stessa del nostro pianeta”.

Dopo la sua morte, il settore automotive a livello globale purtroppo si è mosso in direzione opposta alle previsioni del manager italo-canadese, intraprendendo la strada della transizione energetica con una svolta verso l’elettrico che ha significato l’ampliamento della gamma a modelli alla spina e l’investimento di grosse somme in ricerca e sviluppo.

Le decisioni dell’Europa – ma non solo – hanno **accelerato in maniera brusca un percorso complesso, troppo complesso**. Una strada troppo stretta, difficile da attraversare, tale da costringere a una frenata. Emblematico il tutti contro tutti degli ultimi mesi, con produttori, Stati e Bruxelles pronti a puntare il dito l’uno contro l’altro, tra richieste di aiuti (ossia di soldi) e necessità di rivedere le regole talebane sottoscritte con una fretta irragionevole. Servirebbe un Marchionne per uscire dalla tempesta: una cosa è certa, i suoi eredi non hanno neanche la metà del suo carisma e della sua visionarietà. Basti pensare alle lobby verdi che fanno il bello e il cattivo tempo...

La diffidenza di mister Toyota

Un altro grande saggio che non si è mai piegato alle promesse e alla fuffa del mondo green è **Akio Toyoda**, amministratore delegato della **Toyota**. Lui non ha mai utilizzato troppi giri di parole per bollare l’ossessione per l’elettrico: pur condividendone il principio – la salvaguardia dell’ecosistema – non ha mai creduto alle auto alla spina. E non sono venute meno le stroncature alla politica internazionale, rea di interessarsi esclusivamente alla nuova frontiera senza fare i conti con le esigenze dei comuni mortali.

“Ci sono molti modi per scalare la montagna della neutralità di CO2. Se le regole vengono scritte in maniera ideologica, allora sono i consumatori, le persone normali a soffrire maggiormente” il mantra di mister Toyota, che ha sempre ricordato le emissioni di anidride carbonica prodotte dalla generazione di elettricità, i costi sociali della transizione energetica oppure la perdita di milioni di posti di lavoro. Del resto Toyoda non ha sposato la causa delle auto elettriche a scatola chiusa. Dopo un lungo studio e una serie di valutazioni, ha demolito l’eccessivo clamore legato alle auto alla spina, parlando apertamente di ipervalutazione. Non è un caso che sia stato tra i primi a profetizzare il collasso del sistema. Tutto ciò lo ha spinto a difendere l’idea che per decarbonizzare il settore dei trasporti andrebbero considerate anche altre alternative, come l’ibrido (la cui domanda è più alta che mai) e l’idrogeno.

Il suicidio inutile dell'Europa

Ma perché c'è tutta questa fretta? Mettendo da parte complotti e teorie alternative, c'è sicuramente un'attenzione alla questione ambientale. E già a questo punto dovremmo aprire una serie di parentesi, ma tagliamo corto. Pensiamo esclusivamente all'inutilità di certe forzature: perché l'Europa – che ha una percentuale di responsabilità ridicola – dovrebbe versare lacrime e sangue mentre i grandi inquinatori come **Cina e India** se ne infischiano? “Sì, viva la decarbonizzazione”. Ma qualcuno ha informato questi soloni che Pechino & Co. continua a bruciare carbone come se non ci fosse un domani?

Un dato dovrebbe fare riflettere: secondo l'Agenzia Internazionale per l'Energia, il consumo globale di carbone è raddoppiato negli ultimi tre decenni. Per una stabilizzazione dovremo attendere almeno il 2027, ma nessuna marcia indietro. Ma torniamo alla Cina: Pechino è fortemente lontana da raggiungere gli obiettivi climatici fissati proprio a causa dell'aumento dell'uso del carbone. Basti pensare che **una tonnellata su tre di carbone estratto in tutto il mondo alimenta una centrale elettrica cinese**. In soldoni, Pechino ha visto la sua produzione raggiungere i livelli record di 14 milioni di tonnellate al giorno a novembre. E, riporta Il Sole 24 Ore, si prevede che continui su questi livelli per evitare qualsiasi rischio di carenza.

La sfida (già persa) con la Cina

A proposito di **Cina**, quando si parla di auto elettriche non si può non pensare al colosso asiatico. Il Financial Times ha segnalato che i veicoli elettrici dovrebbero superare le vendite delle auto con motori a combustione interna per la prima volta il prossimo anno, una svolta storica che testimonia come Pechino sia in netto vantaggio rispetto a tutti gli altri competitor mondiali. Sì, la Cina è destinata ad asfaltare tutte le previsioni internazionali e persino gli obiettivi ufficiali. Le stime sono impressionanti: crescita del 20 per cento in un anno.

Contestualmente, è previsto un ribasso del 10 per cento nelle vendite di auto tradizionali, che tocca il 30 per cento rispetto al 2022. **La differenza sta tutta qui**: questo è il ritmo della Cina, mentre in Europa e negli Stati Uniti le vendite di auto alla spina rallentano. Attenzione: non si tratta di un colpo di fortuna, ma di lungimiranza. L'Occidente ha adottato le nuove tecnologie con tempi elefantiaci, traccheggiando sui sussidi governativi. La Cina ha inoltre un vantaggio competitivo nell'integrazione di filiera, a partire dalle materie prime.

Ve l'avevamo detto

Noi abbiamo preso posizione diverso tempo fa. Abbiamo provato a segnalarvi incongruenze e criticità, follie e integralismi di varia natura. Ma non facciamo miracoli. Pensiamo alla Ripartenza del 2021, con protagonisti sul palco il ministro **Giancarlo Giorgetti** e ovviamente Nicola Porro. Il ministro si era scagliato contro la “pressione ideologica” che ha portato alla morte del “motore endotermico”, decisione che “causerà un disastro sotto il profilo occupazionale nel settore dell'automotive”. Proprio dal palco del Petruzzelli aveva ammonito: “**Alcuni settori sono condannati a morte, è una sorta di eutanasia**”. Con l'addio a benzina e diesel addio anche alle raffinerie, con i relativi posti di lavoro. Stesso discorso per i motori diesel: “Chi lavora lì sa già che quella fabbrica non produrrà più quel tipo di prodotto”.

Giorgetti aveva evidenziato a voce alta che il processo andava guidato e gestito, ma purtroppo nessuno ha aperto le orecchie. Meglio optare per le **patetiche teorie care a Greta Thunberg**, che oggi ha abbandonato la causa climatica per dedicare anima e cuore alla Palestina... Torniamo alla profezia di Giorgetti, che è meglio: “Tutte queste belle cose che ci raccontano sul green produrranno dei costi economici e sociali enormi. E dovranno essere gestiti. Io temo invece che la politica italiana in modo semplicistico stia andando verso un futuro che immagina tutto rose e fiori. E invece dovremo pagare un prezzo”. Sembrano parole venute dal futuro, in realtà sono passati poco più di tre anni.

I posti di lavoro a rischio

Il mercato bloccato delle elettriche ha iniziato a manifestare le prime conseguenze. A pagare non sono i ricchi manager o i potenti politici fan dell'oltranzismo green, ma i già citati comuni mortali. Andiamo in ordine sparso, tanto le notizie sono pressochè all'ordine del giorno. **Nissan** ha annunciato un drastico piano di riorganizzazione che porterà al taglio di 9 mila posti di lavoro e del 20 per cento della capacità produttiva globale. L'obiettivo è quello di risparmiare 2,4 miliardi di euro all'anno tra costi fissi e variabili, adattando le dimensioni alle ridotte prospettive di vendite. La **Volkswagen** è costretta a tagliare stabilimenti e posti di lavoro, mentre l'**Audi** abbassa le serrande dello stabilimento di Bruxelles dedicato proprio alle auto alla spina.

Anche l'Italia rischia di pagare le criticità affrontate dalla multinazionale tedesca. Questo l'allarme del presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, in occasione dell'assemblea annuale: "Se, come riportato dagli organi di stampa, Volkswagen decidesse di ridurre la propria forza lavoro di 15mila dipendenti, saranno almeno 45mila i dipendenti che perderanno il lavoro nelle aziende fornitrici, anche quelle italiane". E ancora **Ford Motor** ha in programma di ridurre ulteriormente la sua forza lavoro europea di 4.000 posizioni entro la fine del 2027, in attesa delle consultazioni con i sindacati europei. I tagli di posti di lavoro pianificati avranno un impatto principalmente sulle operazioni in Germania, ma anche nel Regno Unito, con riduzioni minime negli altri mercati europei.

Come dimenticare l'**indotto**? Uno su tutti, il fallimento di Northvolt, la più grande azienda europea produttrice di batterie per auto elettriche. L'ossessione verde ha spinto eccessivamente l'espansione dell'azienda, che non è stata supportata da una domanda sufficiente a giustificarne i costi. Inoltre, l'esponentiale contrazione del mercato europeo delle auto elettriche e la spietata concorrenza dei giganti asiatici hanno dato la mazzata finale, senza dimenticare l'eccessiva dipendenza di Northvolt dai finanziamenti pubblici. Ma lo stesso discorso può essere tranquillamente copiato e incollato per tutti gli altri ambiti collegati alla produzione di autovetture: se non si vendono le elettriche, non c'è neanche più bisogno di accessori.

Che ne sarà di noi?

C'è chi è in campo per tentare di invertire il trend. Il Ppe ha presentato un piano per rivedere le regole del Green deal. Il fronte, guidato dal governo italiano, si sta allargando fortunatamente, ma ancora non basta, considerando che i Verdi e la commissaria talebana Ribera sono pronti a erigere le barricate. Intervistato recentemente dal Corriere della Sera, **Stéphane Séjourné**, vicepresidente esecutivo della Commissione europea con delega alla Prosperità e alla Strategia industriale, ha proposto di anticipare il lavoro di revisione delle regole sul bando del motore a scoppio dal 2035: "Sono pronto a iniziare a lavorare sulla clausola di revisione nel 2025 in modo da essere pronti nel 2026, perché se iniziamo nel 2026, saremo pronti nel 2027". Per quanto concerne il tema delle multe alle case automobilistiche costrette a vendere una quota di elettriche (che non riusciranno mai a raggiungere) per rientrare nelle quote di emissione di CO2, Séjourné non si è sbilanciato: "I target fissati non sono in discussione. Ma la questione delle multe deve essere risolta in modo pragmatico per non penalizzare i produttori ai quali viene chiesto di fare molto". Ma già iniziare a parlare è un buon segnale. L'elettrico ci ha rovinati abbastanza. È il momento di farla finita con l'ideologia pelosa.

Franco Lodige, 1 gennaio 2025

Nicolaporro.it è anche su Whatsapp. È sufficiente cliccare qui per iscriversi al canale ed essere sempre aggiornati (gratis)

#AUTO ELETTRICHE #GREEN

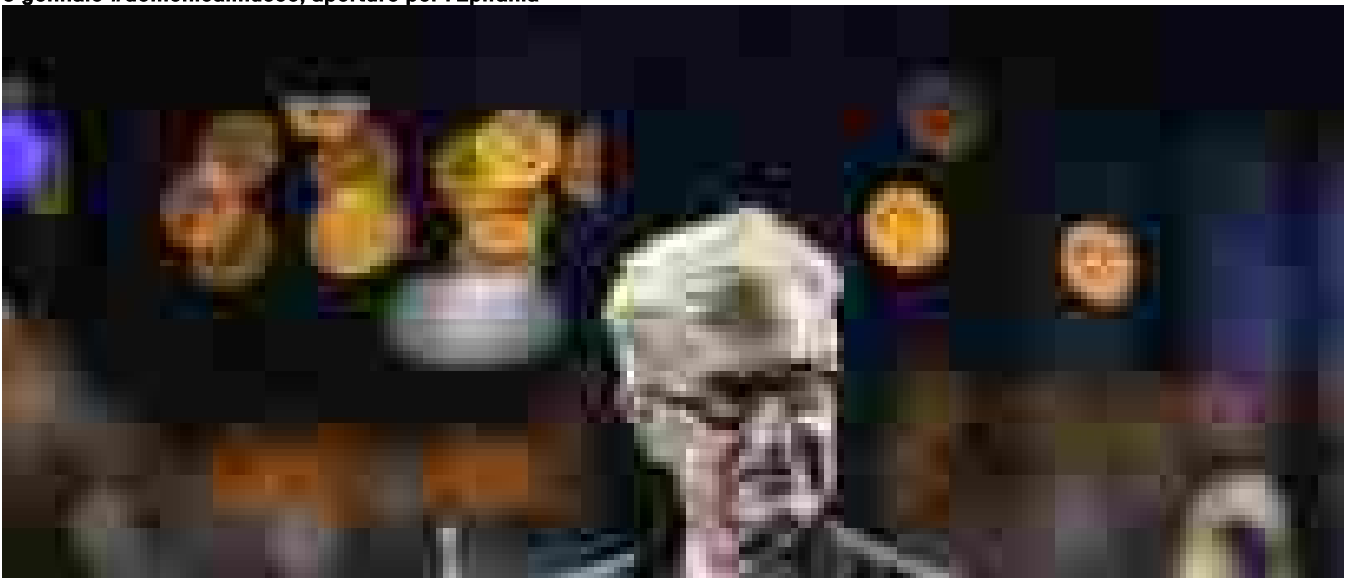
Menu

Siti Internazionali

Abbonati



5 gennaio #domenicalmuseo, aperture per l'Epifania



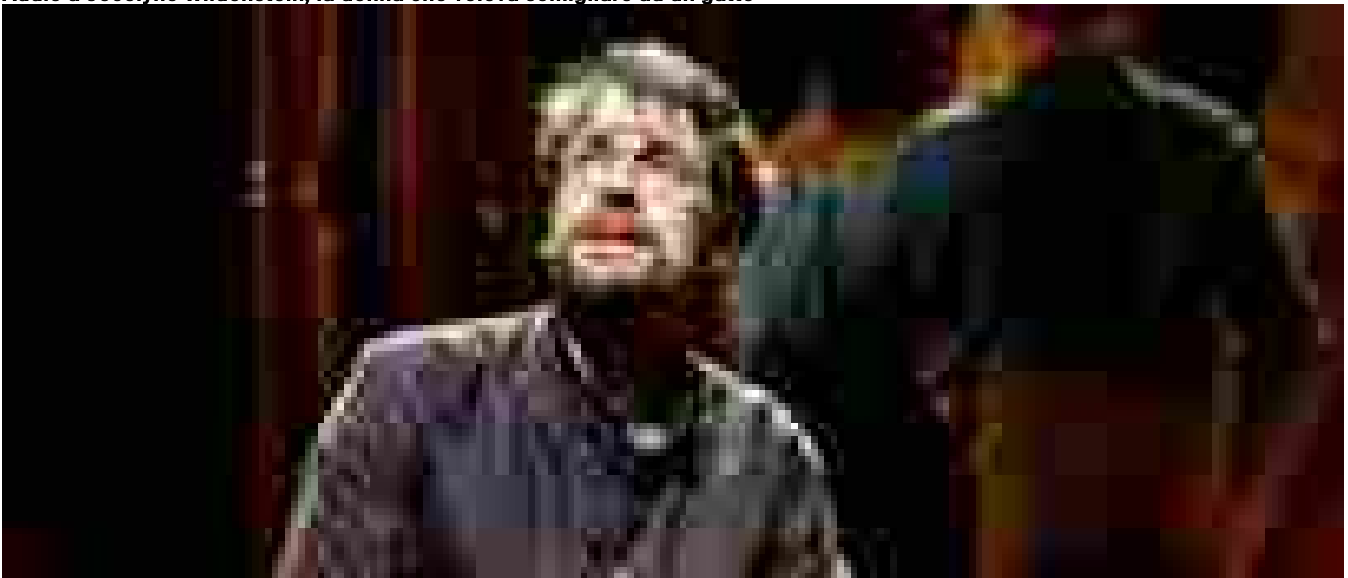
Agli 80 si arriva da mostri sacri, ognuno a suo modo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Addio a Jocelyne Wildenstein, la donna che voleva somigliare ad un gatto



Il weekend della Befana a teatro tra musical e indagini



Meghan Markle torna su Instagram con l'account personale @meghan

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Temi caldi New Orleans Tesla Cecilia Sala Agropoli Supercoppa / **MOTORI** Industria e Analisi

Naviga ::

Arena Italia al CES: da start-up femminili a guida autonoma

A fianco di MC 20 'robot', ICE riunisce esperti, pmi e high-tech

ROMA, 02 gennaio 2025, 19:08

Redazione ANSA



↑ Arena Italia al CES: da start-up femminili a guida autonoma - RIPRODUZIONE RISERVATA

La presenza di 46 startup innovative, guidata dall'ICE-Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane, e numerosi altri esempi del saper fare del nostro sistema Paese - tra cui quelli di importanti ecosistemi internazionali dell'innovazione, di pmi e di grandi aziende - si racconteranno dal prossimo 7 gennaio al Consumer Electronics Show di Las Vegas il più importante palcoscenico mondiale per il settore.

L'agenda prevede un denso programma di eventi che animerà il padiglione italiano al CES di Las Vegas, il cui cuore pulsante del padiglione è un'arena riservata che è stata progettata per ospitare panel tematici e dibattiti con i principali attori del settore italiano dell'innovazione e partner internazionali.

Durante i quattro giorni della manifestazione, le start-up avranno inoltre l'opportunità di presentarsi ai visitatori nell'ambito dell'Eureka Park attraverso sessioni di pitching pensate per massimizzare il loro impatto e favorire connessioni strategiche.

La presenza italiano al CES prevede ampio spazio anche all'imprenditoria femminile. Previsto un panel con

Alfredo Coppola, fondatore di Prospera Women, realtà della Silicon Valley che riunisce programmi per supportare start-up a guida femminile in tutto il mondo, ed anche Grace Park Ceo di NuLeep, e Luisa Marotta, Silicon Valley Outpost Manager di Terna.

L'evento vedrà coinvolte anche le 14 startup 'women-led' del padiglione italiano - numero in netta crescita rispetto alle passate edizioni. Proprio assieme a Prospera Women ha lavorato nel corso dello scorso anno l'Ufficio ICE di Los Angeles, che organizza la missione italiana al CES, dedicando al supporto dell'imprenditoria femminile la coorte californiana 2024 del Global Startup Program.

Il 7 gennaio le attività nel padiglione avranno inizio con il taglio del nastro, a cui parteciperà Kinsey Fabrizio, la presidente della Consumer Technology Association (CTA), che organizza il CES. La manager presenzierà assieme alla Console generale d'Italia a Los Angeles Raffaella Valentini, e al Trade Commissioner dell'Ufficio ICE di Los Angeles Giosafat Riganò.

Previsto il primo giorno del CES uno sguardo sulla mobilità del futuro. A illustrare lo scenario sarà Sergio Savaresi, docente del Politecnico di Milano, racconterà i progressi e gli scenari futuri del progetto AIDA (Artificial Intelligence Driving Autonomous) dell'Ateneo, assieme a Marco Verna, Trade commissioner dell'Ufficio ICE di Chicago e a rappresentanti di ANFIA (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) e AICA (Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature).

I tre enti sono presenti al CES con uno spazio, nell'area del Convention Center di Las Vegas dedicata all'automotive, in cui è esposta la Maserati MC20 Cielo equipaggiata dal team di ricercatori del Politecnico con i più avanzati sistemi per la guida autonoma.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

18:20

Lo spread tra Btp e Bund chiude poco mosso a 116 punti

18:20

Jeep chiude il 2024 con 4,4% di quota di mercato

18:19

Fbi, nessun legame chiaro tra New Orleans e caso Tesla

18:19

Il gas chiude sopra i 50 euro, sui massimi da ottobre 2023

18:16

Al Jazeera, almeno 63 i morti in ondata di raid a Gaza

Video >

18:14

Fbi, nessun altro coinvolto nell'attacco a New Orleans



Tutte le news >
▶ **Publicato il bando per l'autostrada del Brennero**



▶ **Jeep Wrangler 4xe tra gusto per il fango e nuovo comfort**



▶ **Jeep: Italia si conferma terzo mercato anche per il 2024**



▶ **Grecale Folgore, tutto il valore della bellezza Maserati**

Iscriviti alle newsletter

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

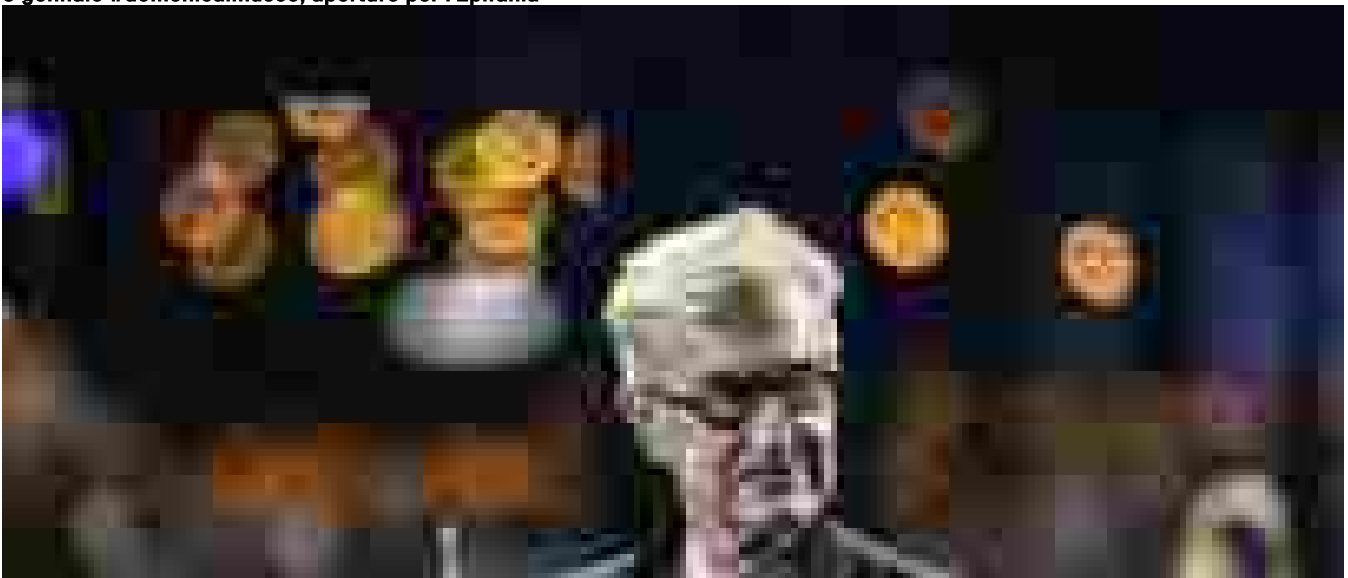
Menu

Siti Internazionali

Abbonati



5 gennaio #domenicalmuseo, aperture per l'Epifania



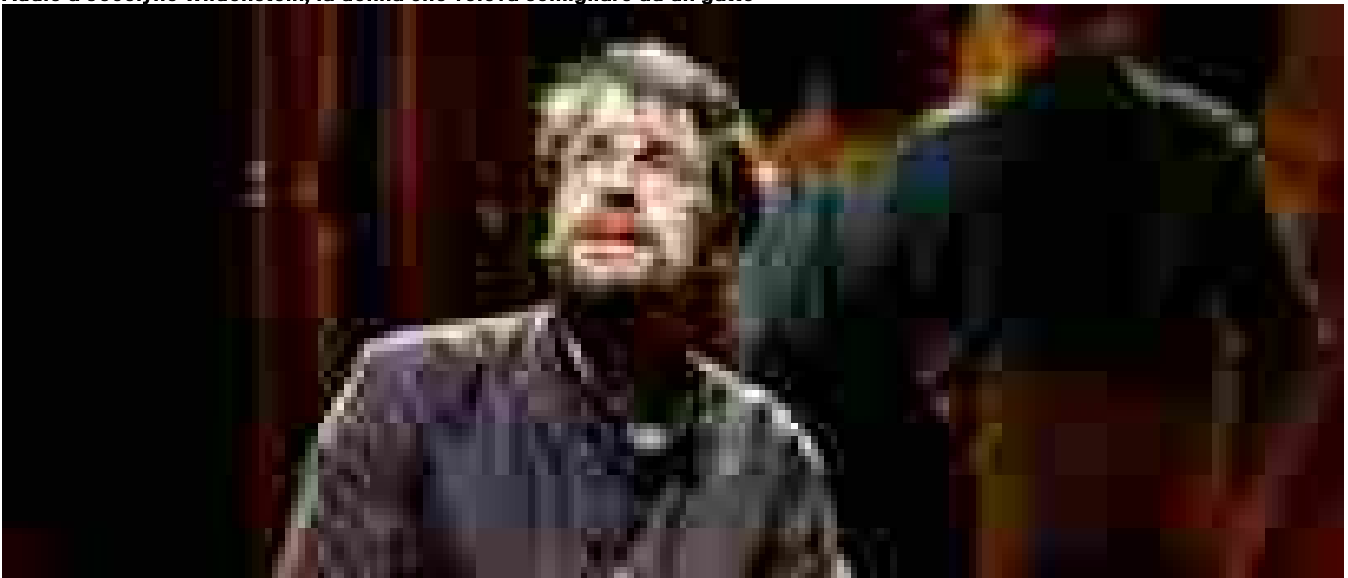
Agli 80 si arriva da mostri sacri, ognuno a suo modo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Addio a Jocelyne Wildenstein, la donna che voleva somigliare ad un gatto



Il weekend della Befana a teatro tra musical e indagini



Meghan Markle torna su Instagram con l'account personale @meghan

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Temi caldi New Orleans Tesla Cecilia Sala Agropoli Supercoppa / **MOTORI** Industria e Analisi

Naviga ::

L'auto cala in Italia, vendite 2024 a quota 1,5 milioni

Il mercato perde lo 0,5%, Stellantis il 9,9%. Timore per le multe Ue

TORINO, 02 gennaio 2025, 22:19

Claudia Tomatis



↑ © ANSA/EPA

La crisi dell'auto non tocca solo l'Italia, nemmeno soltanto l'Europa, dove pure c'è qualche eccezione. Arriva fino alla Tesla, che nel 2024 ha fatto registrare il primo storico calo delle vendite: poco meno di 1.800.000 veicoli venduti, (-1,1% rispetto al 2023). **Le auto a emissioni zero che l'Unione europea vorrebbe tra una decina d'anni sembrano lontane** dal rimpiazzare del tutto i veicoli di oggi, non solo in Italia, dove nel 2024 le immatricolazioni sono state 1.558.704, lo 0,5% in meno del 2023, ma il 18,7% rispetto agli anni precedenti al Covid. Contando solo dicembre il dato è di 105.715, il 4,93% in meno dello stesso mese dell'anno precedente.

Stellantis non fa eccezione: ha immatricolato in Italia nel 2024, secondo le elaborazioni di Dataforce, 452.615 auto (-9,9% sul 2023) e la quota di mercato si è attestata al 29%, in calo del 3% rispetto al 2023. A dicembre 2024 le vendite del gruppo in Italia sono state di 24.411 auto (-18,1% sullo stesso mese del 2023), con una quota del 23,1% (-3,7% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente). Tra i marchi, Fiat ha registrato un -41,1% di

immatricolazioni a dicembre rispetto allo stesso mese del 2023, ma resta leader per le vendite in Italia contando l'intero anno, con 143.867 auto, comunque con un calo percentuale a due cifre rispetto al 2023. La Panda, prodotta a Pomigliano rimane la vettura preferita dagli acquirenti italiani, con oltre 4.500 immatricolate nel solo dicembre e con circa 100.000 in tutto l'anno. Fiat Professional resta anche il miglior brand nei veicoli commerciali con oltre 46.000 immatricolazioni e una quota del 23,6%: in particolare la leadership assoluta è del Ducato, con poco meno di 20.000 vendite, prodotto nello stabilimento di Atessa. Jeep conferma l'ottava posizione nel ranking assoluto con una quota di mercato del 4,4%, grazie soprattutto all'Avenger: il suv disegnato a Torino è il più venduto in Italia e anche primo nel segmento B-suv, sia a dicembre, sia nei dodici mesi del 2024, con una marketshare del 9%. È pure il terzo modello in assoluto più venduto in Italia e nella top 5 tra tutti i modelli 100% elettrici del mercato.

Secondo i dati provvisori forniti **dall'Anfia**, tra i marchi Fiat nel 2024 hanno venduto molto meno del precedente anno Maserati, con un calo che supererebbe il 40%, Lancia, Ds e Alfa Romeo. Quanto ai gruppi esteri, Volkswagen ha visto un aumento dello 0,6% di immatricolazioni in Italia nel 2024 rispetto al 2023, con oltre 260mila auto vendute, Renault una crescita sopra il 10%, con quasi 185.000 auto immatricolate e Toyota quasi il 26% in più sul 2023, con quasi 130.000 auto vendute. In calo di quasi il 16% Ford, che non è arrivata a 69.000 immatricolazioni.

In Spagna invece l'anno appena concluso ha visto il mercato in ripresa, superando il milione di veicoli venduti e con un aumento del 7,1% rispetto al 2023. Le vendite di auto e fuoristrada si sono avvicinate ai livelli pre-Covid del 2019, anno in cui si commercializzarono 1,25 milioni di unità. In Italia invece no, le immatricolazioni del 2024 sono il 18,7% in meno del 2019. E le prospettive per il 2025 non sembrano rosee, non senza qualche cambio di rotta. "Invece di irrogare multe miliardarie, l'Unione europea - sostiene Gian Primo Quagliano, presidente del centro studi **Promotor**, che analizza l'andamento per i concessionari - dovrebbe prevedere aiuti alle case automobilistiche tali da compensare i danni prodotti dalla politica adottata dall'Unione nella transizione energetica".

Le aziende della filiera italiana, attraverso **l'Anfia**, pensano a un 2025 difficile, ma mettono più speranze sul 2026, parlando di "un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale" per l'Italia. Per l'associazione delle case automobilistiche estere che operano in Italia, **l'Unrae**, "la transizione verso una mobilità a zero emissioni non mostra segni di accelerazione: anche il 2024 risulta un anno sprecato". "Non possiamo accettare che una politica frammentaria e scoordinata, a livello sia europeo che italiano, si trasformi in un peso economico così penalizzante per i costruttori" dichiara il presidente Michele Crisci.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Guarda anche

Jeep chiude il 2024 con 4,4% di quota di mercato

Fiat, a dicembre -41,1%, ma resta il primo brand in Italia

🕒 Ultima ora

21:55

Supercoppa: 2-0 all'Atalanta, l'Inter in finale

ACCESSO ARCHIVI

LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS



ULTIMA ORA: **16:00: Papa: oggi si vive una catastrofe educativa** **12:07: Brescia: uccide 42enne nella notte di Capodanno, 19enne confessa o**

Home » **Economia**



Auto, immatricolazioni 2024 a 1,5 milioni in calo dello 0,5%

Per Stellantis la discesa è stata del 9,9% l'anno scorso. **L'Anfia** parla di mercato in stallo

2 Gennaio 2025

Auto giù nel 2024. L'anno scorso si è chiuso con **1.558.704 immatricolazioni**, con una **contrazione dello 0,5%** (pari a circa 8mila unità in meno) rispetto al 2023.

I trasferimenti di proprietà – rileva il **ministero delle Infrastrutture e dei trasporti** – sono stati 472.071 a fronte di 416.680 passaggi registrati a dicembre 2023, con un aumento del 13,29%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 577.786, ha interessato per il 18,30% vetture nuove e per l'81,70% vetture usate.

Nel 2024 le immatricolazioni di vetture dei marchi del gruppo **Stellantis** – secondo **Dataforce** – sono **calate rispetto all'anno precedente del 9,9%**, a quota 460.013 contro 510.541. Prosegue quindi la discesa delle **immatricolazioni del gruppo Stellantis**, 24.574 quelle registrate **a dicembre con un calo del 18,1%** rispetto al dicembre 2023, con una **quota di mercato del 23,2%**. La Fiat Panda è prima nella top ten dei modelli più venduti.

“Il mercato delle auto – dice **L'Anfia** – segna un **ulteriore calo a dicembre (-4,9%)** per

ULTIME NEWS



Tesla chiude 2024 con vendite in calo



Swisscom completa l'acquisizione di Vodafone Italia



Saldi invernali 2025, si parte il 3 gennaio



Bonus anziani 2025 requisiti, chi ne ha diritto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

un 2024 **in stallo**: -0,5% rispetto al 2023. Continuano a mancare le immatricolazioni per un mercato normale”.

© Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata

Tag: [Anfia](#), [auto](#), [Stellantis](#)

Condividi questa



Notizia:



LAPRESSE
 WHERE THE NEWS IS

P.I. 06723500010

Copyright LaPresse - Tutti i diritti riservati

SEDI IN ITALIA:

MILANO, ROMA, TORINO, FIRENZE,
 NAPOLI, VERONA, TREVISO, ORISTANO,
 MESSINA, LAMEZIA TERME

SEDI NEL MONDO:

NEW YORK, WASHINGTON, MIAMI,
 BRUXELLES, LONDRA, PARIGI, BERLINO,
 MADRID, VARSAVIA, PRAGA, GINEVRA,
 VIENNA, CASABLANCA, TOKYO, HONG KONG

CHI SIAMO

CONTATTI

L'AZIENDA

IL PRESIDENTE

IL TEAM

AGENZIA STAMPA

FOTOGRAFIA

VIDEO NEWS

I NOSTRI CLIENTI

CODICE ETICO



PRIVACY

COPYRIGHT

DISCLAIMER

LAVORA CON NOI

PARTNER

PUBBLICITÀ

METEO

OROSCOPO

CORONAVIRUS

LAPRESSE USA

LAPRESSEMEDIA

AP.ORG

OLYCOM.IT



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Categoria news: OPINIONEWS



ANFIA * MERCATO AUTO: «ULTERIORE CALO A DICEMBRE (-4,9%) PER UN 2024 IN STALLO, -0,5% RISPETTO AL 2023»

[E-mail](#) [Stampa](#)[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#)

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

© 18.10 - giovedì 2 gennaio 2025

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) –
///

Ulteriore calo a dicembre (-4,9%) per un 2024 in stallo -0,5% rispetto al 2023. Continuano a mancare almeno 300.000 immatricolazioni per un mercato normale. A dicembre 2024, il mercato italiano dell'auto totalizza 105.715 immatricolazioni, in ribasso del 4,9% rispetto a dicembre 2023, che aveva totalizzato 111.201 unità.

Nell'intero 2024, i volumi complessivi si attestano a 1.558.704 unità, con una contrazione dello 0,5% (pari a circa 8.000 unità in meno) rispetto al 2023. "A dicembre il mercato auto italiano riporta il quinto calo mensile consecutivo (-4,9%) – afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA – portandoci ad una chiusura d'anno che, in linea con le previsioni, si attesta poco sopra 1.550.000 immatricolazioni, al di sotto dei volumi dell'anno precedente

CERCA NEL SITO

Cerca ...

Autostrada del Brennero SpA
Brennerautobahn AGInfo viabilità
previsioni traffico
e webcam 24/7

CLICCA QUI

NEW

A22 SU TELEGRAM

Scegli le informazioni che vuoi ricevere
e viaggia senza pensieri

Telegram @autostradaA22Bot

Più serenità in viaggio



TRENTO

IL MART. DIVERSO
OGNI VOLTA CHE TORNI.

MAR

CAMERA
DI COMMERCIO
INDUSTRIA
ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA
DI TRENTO

Pronti all'impresa

pd punto
impresa
digitale

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

e in flessione del 18,7% rispetto ai livelli del 2019.

Oltre alla debolezza che permane nel mercato, continuiamo ad essere l'unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale. Ci aspettiamo un 2025 ancora difficile ed incerto su entrambi i fronti, mercato e produzione, mentre l'attesa per il 2026 – anche grazie ai risultati del Tavolo sviluppo automotive al Mimit – è di ridurre finalmente questo divario, tra un mercato che vogliamo torni ad essere tonico e una produzione che dovrà soddisfare in maggior grado le richieste del mercato stesso, con veicoli e componenti prodotti in Italia.

Sul versante europeo, è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà al 2035 e oltre, e, da questa prospettiva, supportiamo fortemente il lavoro del governo con il non-paper del Mimit e il lavoro di ACEA e CLEPA per modificare in chiave di flessibilità e neutralità tecnologica l'attuale normativa. Come ANFIA, siamo fermamente impegnati a portare a tutti gli Associati, con misure concrete da concordare col governo in tempi rapidi, un effettivo sostegno nei prossimi mesi, che si prevedono ancora molto complicati”.

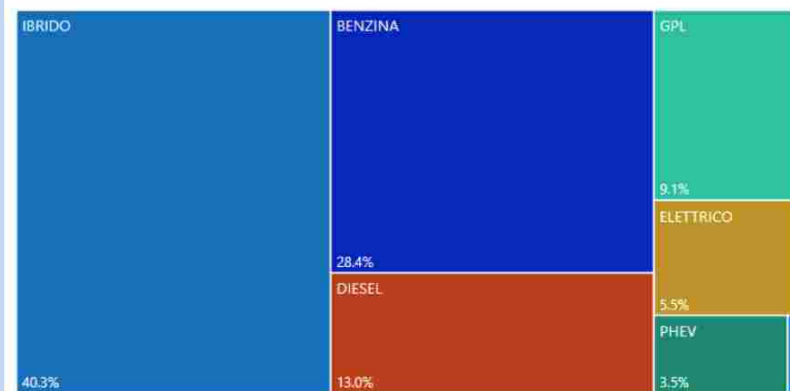
Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione², le autovetture a benzina vedono il mercato di dicembre in calo dell'11,6%, con quota di mercato al 28,4%; allo stesso modo, le diesel calano del 18,8%, con quota al 13%. Nel cumulato annuo del 2024, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano dell'1,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,4%, rispettivamente con quote di mercato del 29,2% e del 13,8%.

Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 9,3% nel mese, con una quota del 40,3%; nel cumulato crescono del 10,1%, con una quota del 40%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) calano del 15,7% a dicembre e rappresentano il 9% del mercato del mese (a dicembre 2023 era il 10,1%); nel cumulato calano del 12,9% e hanno una quota del 7,5% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulato annuo del 2023).

Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) hanno una quota del 5,5% nel mese e del 4,2% nel cumulato; le vendite calano del 14,9% a dicembre e dell'1% nell'intero 2024. Le ibride plug-in (PHEV) calano del 16,9% a dicembre e del 24,4% nel cumulato, rappresentando il 3,5% 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 dicembre, interamente composto da autovetture GPL (che sono in calo: -4,3% nel mese). La quota mensile delle autovetture a metano è trascurabile, essendo stata immatricolata una sola vettura. Nel cumulato annuo del 2024, le auto a gas crescono dell'1,2%. Mentre le sole vetture a GPL crescono dell'1,7%, insieme, nel 2024, le due alimentazioni costituiscono il 9,4% del mercato.

2024 MS % (dicembre) Alimentazione



In azzurro chiaro le auto a biodiesel (0,2%)

mynos
ESCAPE ROOM TRENTO
VIA VITTORIO VENETO 152 - TRENTO
MYNOS.IT - 349.1234765



Blueti EB3A
268Wh | 600W | LiFePO4 | 200W Solare
Piccolo Ma Potente
299€ ~~399€~~

CABI
BROKER DI ASSICURAZIONI DAL 1980
for unmanned vehicles

CASSE RURALI TRENTE
SCOPRI DI PIÙ

FOTO AEREE
HIGH RESOLUTION

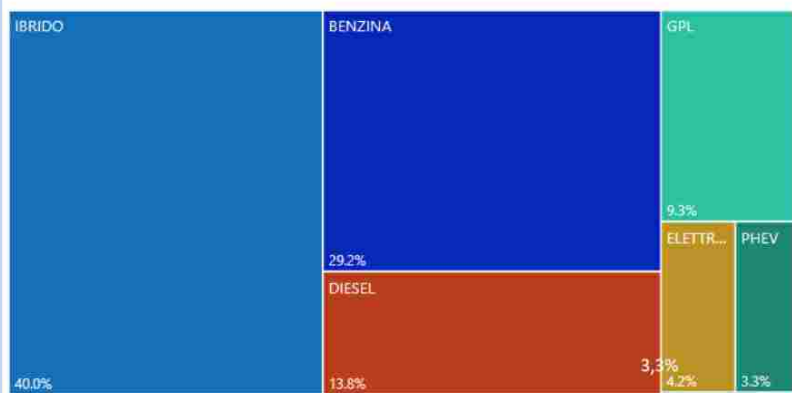


PROVA GRATUITA **15** GIORNI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

2024 MS % (YTD) Alimentazione



Nel cumulato annuo, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano, rispettivamente, la prima, quinta e l'ottava posizione tra le autovetture mild/full hybrid, mentre Jeep Avenger è in decima posizione. Tra le PHEV, Jeep Renegade risulta all'ottavo posto e, tra le elettriche, Jeep Avenger risulta il quinto modello più venduto, seguito da Fiat 500 al settimo posto. Peugeot 208, invece, si trova al decimo.

In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di dicembre le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 28,8% del mercato, con volumi in calo dell'11,1% rispetto a quelli di dicembre 2023, mentre nel totale annuo crescono del 2,8% a fronte di una quota del 33,1%. Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del Gruppo Stellantis si trovano nella top ten annuale anche Citroen C3 al terzo posto, Peugeot 208 al quinto, Lancia Ypsilon al sesto, Opel Corsa all'ottavo e, infine, Fiat 500 al decimo.

Le auto dei segmenti medi hanno una quota dell'11,1% a dicembre, con un mercato in leggero incremento, dello 0,4%, rispetto allo stesso mese del 2023. Nel cumulato annuo, i segmenti C, D ed E hanno una market share del 10,1% (-6,3%). In classifica all'ottavo posto Fiat Tipo rappresenta il Gruppo Stellantis.

I SUV hanno una quota di mercato pari al 56,6% nel mese, con volumi in calo del 4,8% rispetto a dicembre 2023. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 10,8% del mercato del mese (+14,5% rispetto a dicembre 2023), i SUV compatti rappresentano il 29,2% (-17,4%), i SUV medi hanno una quota del 9,9% (+0,5%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 6,6% del totale (+39,5%). Il 16,8% dei SUV venduti nel mese di dicembre è di un brand del Gruppo Stellantis.

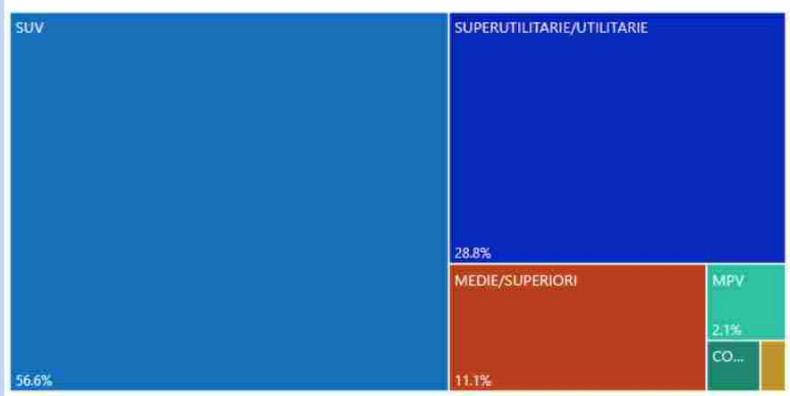
In calo del 2,7% nell'intero anno, i SUV detengono comunque una quota del 53,7%. Continua l'ottima performance di Jeep Avenger, prima nella top ten annuale dei SUV piccoli con oltre 41.100 unità immatricolate. Stellantis è presente nella top ten anche con Citroen C3 Aircross al quinto posto, Opel Mokka al sesto e Fiat 600 all'ottavo.

Tra i SUV compatti, Peugeot 208 è la sesta auto più venduta del segmento. Alfa Romeo Tonale, tra i SUV medi, chiude l'anno al terzo posto, dietro a Kia Sportage e a Volkswagen Tiguan. Infine, è sempre marginale la quota di Monovolumi e Multispazio (2,1% di market share nel mese e 1,8% nel cumulato annuo, in crescita, rispettivamente, del 79,5% e del 55,3%).

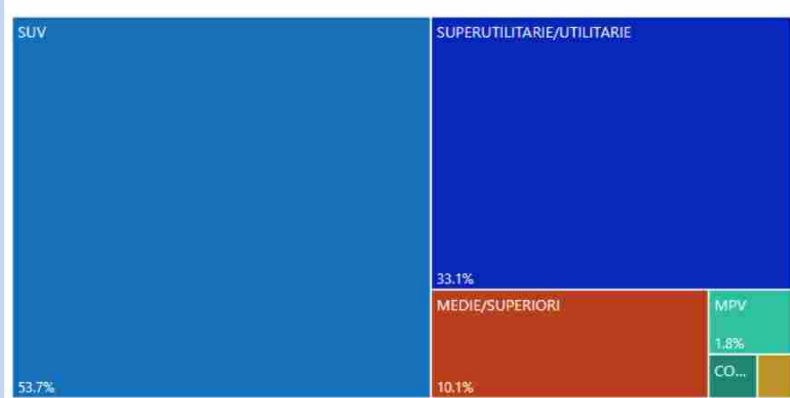


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

2024 MS % (dicembre) Segmento



2024 MS % (YTD) Segmento



In verde le combi ed in oro le lusso-sportive, entrambe sotto l'1% di quota.

Secondo l'indagine IST A T , a dicembre l'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100) flette per il terzo mese di fila, passando da 96,6 a 96,3, mentre l'indice composito del clima di fiducia delle imprese (lesi) è stimato in aumento (da 93,2 a 95,3) dopo due mesi consecutivi di calo. In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, lieve recupero per l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, che passa da -71,0 a -70,7.

Secondo i dati definitivi ISTAT, a novembre l'indice nazionale dei prezzi al consumo diminuisce dello 0,1% su base mensile e aumenta dell'1,3% su base annua (da +0,9% del mese precedente). La risalita del tasso d'inflazione risente dell'accelerazione dei prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +3,9% a +7,4%) e dell'attenuarsi della flessione di quelli dei Beni energetici non regolamentati (da -10,2% a -6,6%). Un sostegno all'inflazione deriva inoltre dall'andamento dei prezzi dei Beni alimentari, sia lavorati (da +1,7% a +1,9%) sia non lavorati (da +3,4% a +3,8%), dei Beni non durevoli (da +0,9% a +1,4%) e, in misura minore, di quelli dei Servizi relativi all'abitazione (da +2,3% a +2,5%) e dei Servizi relativi alle comunicazioni (da +1,0% a +1,2%).

Nell'ambito degli Energetici non regolamentati, la flessione meno ampia è dovuta ai prezzi della Benzina (da -9,5% a -4,2%; +0,3% da ottobre), del Gasolio per mezzi di trasporto (da -14,0% a -9,6%; +0,4% il congiunturale), del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -6,8% a -2,5%; +1,4% sul mese) e, in misura inferiore, a quelli dell'Energia elettrica mercato libero (da -13,7% a -13,2%; -2,5% da ottobre).

Il Gruppo Stellantis, nel complesso, totalizza nel mese 24.574 immatricolazioni (-18,1%), con una quota di mercato del 23,2%. Nell'intero 2024, le immatricolazioni complessive ammontano a 454.013 unità (-10,2%), con una quota di mercato del 29,1%.

Sono quattro i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di dicembre, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (4.510 unità) – confermandosi anche l'auto più venduta nel

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

2024, con 99.105 unità immatricolate – seguita, al terzo posto, da Citroen C3 (2.718), che recupera una posizione rispetto al mese precedente e, al quarto, da Jeep Avenger (2.636). Al quinto posto, infine, si colloca Peugeot 208 (2.613), che guadagna una posizione rispetto alla classifica di novembre.

Il mercato di DR Automobiles, coi suoi marchi DR, EVO, Sportequipe e ICH-X registra nel mese un calo del 22,7% rispetto a dicembre 2023, mentre nel cumulato annuo chiude a -19,7% rispetto al 2023. Il Costruttore molisano costituisce l'1,9% del mercato nel mese e l'1,7% del mercato annuo.

Per finire, il mercato dell'usato totalizza 472.071 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a dicembre 2024, il 13,3% in più rispetto a dicembre 2023. Nel 2024, i trasferimenti di proprietà sono 5.481.046, in crescita del 6,5% rispetto al 2023.

Categoria news: [OPINIONEWS](#)

Per donare ora, [clicca qui](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DELLA FONTE TITOLARE DELLA NOTIZIA E/O COMUNICATO STAMPA

È consentito a terzi (ed a testate giornalistiche) l'utilizzo integrale o parziale del presente contenuto, ma con l'obbligo di Legge di citare la fonte: "Agenzia giornalistica Opinione".

È comunque sempre vietata la riproduzione delle immagini.

Media error: Format(s) not supported or source(s) not found

Scarica il file: https://youtu.be/AHDDTSRP5GK?_t=1

OPINIONEWS



MINISTERO INTERNO * MILANO - NOTTE CAPODANNO: MOLT ...

OPINIONEWS



COISP - SINDACATO POLIZIA * MILANO: PIANESE, «CAPO ...

Articoli correlati

< >

I commenti sono chiusi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



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

AGENZIA ICE: "L'ITALIA CHE INNOVA PROTAGONISTA AL CES"



(Teleborsa) - Un modello di innovazione di livello europeo, inclusivo e competitivo, che si racconta nel più importante palcoscenico mondiale per il settore. Un denso programma di eventi animerà il **padiglione italiano al CES di Las Vegas**, la più grande manifestazione fieristica al mondo dedicata alla tecnologia, in programma dal 7 al 10 gennaio prossimi, in cui sarà presente una delegazione di 46 startup innovative guidata dall'**ICE-Agenzia** per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane. Cuore pulsante del padiglione è un'arena dedicata, progettata per ospitare panel tematici e dibattiti con i principali attori dell'ecosistema dell'innovazione italiano e partner internazionali. Durante i quattro giorni della manifestazione, le startup avranno inoltre l'opportunità di presentarsi ai visitatori dell'Eureka Park attraverso sessioni di pitching pensate per massimizzare il loro impatto e favorire connessioni strategiche.

L'innovazione italiana al CES 2025

L'Italia che innova e che disegna le case, le fabbriche, le città e le vite del futuro. Con il claim "**Crafting innovation, shaping the future**" la missione italiana al CES 2025 racconta un Paese che crea innovazione con cura artigiana, generando sviluppo reale e duraturo. Uno spirito che caratterizza le **46 startup portate a Las Vegas da Agenzia ICE**: soluzioni pragmatiche e concrete, che sfruttano tecnologie solide ma dal grande potenziale inespresso per migliorare le attività produttive, l'organizzazione dei sistemi urbani, e la vita delle persone. Il padiglione italiano sorgerà in **Eureka Park**, l'area espositiva del CES dedicata alle startup e alle delegazioni nazionali organizzate da diversi Paesi del mondo, con le rispettive organizzazioni di supporto allo sviluppo di imprese innovative. Per questa edizione l'Italia è rappresentata da startup provenienti da 14 regioni. Tra le compagini più numerose quella della **Regione Sardegna**, che, come nelle precedenti edizioni, supporta la missione anche a livello istituzionale, così come la **Regione Piemonte**. Le **regioni del Nord** annoverano la maggioranza delle startup, ma il Sud è ben rappresentato, con imprese provenienti da **Campania, Sicilia, Molise, Puglia e Calabria**.

Anche quest'anno, proseguendo la collaborazione iniziata con la prima partecipazione istituzionale strutturata dell'Italia al CES di Las Vegas, partner della missione è l'**ente nazionale di ricerca Area Science Park**, che ha tenuto la consueta academy dedicata alle startup - un percorso di formazione per insegnar loro come trarre il massimo, in termini di opportunità di business e visibilità, dall'esperienza al CES. Presente anche **Innovit, l'Italian Innovation and Culture Hub di San Francisco**. La delegazione è arricchita dalla presenza di grandi corporate come **Terna**, che porta avanti importanti progetti di innovazione in Silicon Valley anche supportando e investendo in startup, e realtà quali **WeMakeFuture**, evento tra i più importanti nel panorama italiano del digital marketing e che coinvolge numerose imprese innovative italiane. Assieme a loro tra i partner anche l'impresa tecnologica **ETIES**, che si occupa di sistemi IoT, Liffò, che sviluppa tecnologie per l'home cooking, e **ContentWise**, realtà italiana operativa negli Stati Uniti che crea soluzioni digitali per migliorare la fruizione di contenuti soprattutto in ambito streaming video.

Al CES 2025 l'Italia sarà presente anche nella **West Hall del Las Vegas Convention Center**, l'area dedicata all'**industria automobilistica**. L'area espositiva è organizzata dall'Ufficio ICE di Chicago, in collaborazione con **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e **AICA** (Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature), e ospiterà la Maserati MC20 Cielo equipaggiata con le più avanzate tecnologie per la guida autonoma dai ricercatori del Politecnico di Milano nell'ambito del progetto AIDA (Artificial Intelligence Driving Autonomous).

Tra le **innovazioni made in Italy a Las Vegas** sono numerose le tecnologie di sensoristica avanzata per la computer vision, la manutenzione predittiva nelle fabbriche, la gestione intelligente dei rifiuti, ma è rappresentato anche lo space tech. E poi la mobilità intelligente: dai supercondensatori solidi per veicoli elettrici ad alte prestazioni a un robotaxi a guida autonoma che può essere utilizzato in una flotta pilotabile da remoto.

Anche quest'anno all'interno del padiglione italiano grande attenzione al **clean-tech, ovvero tecnologie per la sostenibilità ambientale**: dalla produzione di energia in mobilità, con pannelli solari leggeri, portatili e pieghevoli, a un sistema di sensori che monitorano la presenza di gas inquinanti in ampie aree, dando anche la possibilità di prevenire l'espansione degli incendi; ma anche una soluzione IoT per abbattere i costi energetici di funzionamento dei macchinari industriali senza sostituirli, e una nuova tecnologia per la manifattura additiva che rende obsoleta la produzione massiva di componentistica. E ancora la **salute**, con tecnologie principalmente basate sull'AI che supportano i medici in fase di anamnesi e diagnostica, o intervengono nella valutazione clinica nelle visite veterinarie, o ancora supportano i pazienti post-operatori a seguire una corretta riabilitazione. Presenti anche numerose **tecnologie rivolte al pubblico di massa**, come il "conciierge virtuale" per l'hospitality e il robot che accompagna le visite al museo.

Le startup

221e, 3dnextech, AI4IV, Apogeo Space, Certy, Coderblock, Èlevit, EMC Gems, Enphos, Eye2Drive, Friendz, Ganiga, GeniAi, Icarus, In Quattro, Innova, Kintana, Laika, Levante, Lieu.city, Mathclick, MIA, Novac, Planybuild, PopulaRise, Proke, Radoff, Rem Montenapoleone, SeismicGuard, Sensor ID, SLY, SnapAll, SpaceVerse, The Thinking Clouds, Tinental, TokNox, ToMove, Travel Verse, Truesense, TUC, Viber Alert, Viralba, Volumio, WiData, WhoTeach, Zephorum.

Il programma

7 gennaio – Le attività nel padiglione avranno inizio con il taglio del nastro, a cui parteciperà **Kinsey Fabrizio**, presidente della Consumer Technology Association (CTA), che organizza il CES, assieme alla Console generale d'Italia a Los Angeles **Raffaella Valentini**, e al Trade Commissioner dell'Ufficio ICE di Los Angeles **Giosafat Riganò**. Al taglio del nastro seguirà lo "**Spritz & Pitch**", il consueto evento di networking che coinvolge centinaia di stakeholder e investitori internazionali per farli entrare in contatto con le startup del padiglione. Nel pomeriggio il presidente dell'European Innovation Council (EIC) **Jean David Malo** sarà ospite di un panel dedicato alle opportunità per la crescita delle startup europee, anticipando il tradizionale appuntamento con l'**European Innovation Night**, l'evento di networking organizzato dalla Commissione europea a margine dell'area espositiva del CES per riunire le delegazioni del Vecchio continente presenti all'Eureka Park. A seguire uno sguardo sulla **mobilità del futuro**: **Sergio Savaresi**, docente del Politecnico di Milano, racconterà i progressi e gli scenari futuri del progetto AIDA (Artificial Intelligence Driving Autonomous) dell'Ateneo, assieme a **Marco Verna**, Trade commissioner dell'Ufficio ICE di Chicago e a **rappresentanti di ANFIA e AICA**. I tre enti sono presenti al CES con uno spazio, nell'area del Convention Center di Las Vegas dedicata all'automotive, in cui è esposta la Maserati MC20 Cielo equipaggiata dal team di ricercatori del Politecnico con i più avanzati sistemi per la guida



autonoma. Il progetto AIDA del Politecnico ha portato la vettura a percorrere in condizioni entro i limiti del Codice della strada la Mille miglia del 2023 e del 2024, oltre a essere stata messa alla prova con successo anche in pista in condizioni di guida più estreme.

Ampio spazio anche all'imprenditoria femminile: a intervenire **Alfredo Coppola**, fondatore di Prospera Women, realtà della Silicon Valley che riunisce programmi per supportare startup a guida femminile in tutto il mondo, Grace Park, Ceo di NuLeep, e **Luisa Marotta**, Silicon Valley Outpost Manager di Terna. Il panel vedrà coinvolte anche le 14 startup "women-led" del padiglione italiano – numero in netta crescita rispetto alle passate edizioni. Proprio assieme a Prospera Women ha lavorato nel corso dello scorso anno l'Ufficio ICE di Los Angeles, che organizza la missione italiana al CES, dedicando al supporto dell'imprenditoria femminile la coorte californiana 2024 del Global Startup Program.

In chiusura di giornata protagonista **l'innovazione in ambito medico e veterinario**, con la prima delle sessioni di pitch tematiche che vedranno tutte le 46 startup del padiglione presentarsi al pubblico dell'Eureka Park. Una formula tradizionale, per manifestazioni come il CES, arricchita anche quest'anno dalla presenza di startup internazionali che saranno ospiti di tutte le sessioni in arena Italia.

8 gennaio – La seconda giornata di eventi nel padiglione si aprirà con l'Innovation Talk di uno dei partner storici di ICE al CES, Area Science Park, con **Fabrizio Rovatti** che anticiperà alcune delle prossime iniziative dell'ente nazionale di ricerca a supporto delle startup e dell'innovazione deep tech in Italia. In preparazione al CES, anche quest'anno Area ha supportato le startup del Padiglione con un percorso di formazione per insegnar loro a trarre il massimo, in termini di opportunità di business e visibilità, dall'esperienza a Las Vegas. A seguire le **tavole rotonde organizzate da Innovit** per tracciare un bilancio dei suoi primi due anni di attività, e da due delle realtà partner della missione italiana al CES. **Cosmano Lombardo**, founder e CEO di Search On Media Group e ideatore del WMF (WeMakeFuture) – fiera internazionale certificata sull'Innovazione AI, Tech e Digital, evento tra i più importanti in Europa per il comparto – anticiperà i futuri sviluppi internazionali della manifestazione, mentre Terna, società che gestisce la rete di trasmissione nazionale italiana dell'elettricità in alta e altissima tensione e maggiore operatore indipendente di reti per la trasmissione di energia elettrica (TSO) in Europa, racconterà i propri progetti di innovazione in Silicon Valley. Proseguono poi gli **"startup reel"**, con una sessione di pitch delle startup del Padiglione Italia che si occupano di clean-tech, sviluppando soluzioni per la produzione e l'utilizzo di energia green, per il monitoraggio ambientale e l'efficiamento delle filiere produttive. Nel pomeriggio spazio agli approfondimenti dei due ecosistemi territoriali rappresentati a livello istituzionale all'interno della missione italiana al CES 2025, ovvero la Regione Sardegna e il Piemonte, che ospiteranno due tavole rotonde per dare un quadro delle iniziative per lo sviluppo economico dei rispettivi territori.

9 gennaio – Il terzo giorno di eventi in Arena Italia darà spazio ad altri tre partner della missione. A partire dalla **pmi veneta ETIES**, specializzata nell'interconnessione digitale che sviluppa soluzioni IoT all'avanguardia, scalabili e sicure, capaci di integrare dispositivi e sistemi diversi, proseguendo con l'**emiliana Liffo**, che sta per lanciare sul mercato un device per l'automazione della preparazione e cottura del cibo in casa. Infine, ad approfondire il ruolo dell'AI nel panorama dei media sarà **ContentWise**, realtà italiana operativa negli Stati Uniti che crea soluzioni digitali per migliorare la fruizione di contenuti soprattutto in ambito streaming video. Nel programma della giornata saranno protagoniste le **startup del padiglione Italia**, con molte delle sessioni tematiche a loro dedicate. In primis le soluzioni per le smart city, dalla sensoristica alle soluzioni per la gestione di grandi quantità di dati per il monitoraggio delle aree urbane, fino allo space tech. Poi una sessione dedicata all'IoT e alle soluzioni per l'efficiamento delle attività industriali. Protagonista anche la smart mobility, con diverse soluzioni per la gestione dell'energia nei veicoli, la sensoristica avanzata per la guida autonoma, oltre a un "robotaxi" modulare che può essere utilizzato in una flotta pilotabile da remoto. Nel pomeriggio spazio alle **soluzioni per il business**, dal time management alla

produttività, oltre ai servizi legal-tech e di cybersecurity abilitati dall'AI e dalla blockchain, e alle soluzioni automatizzate per il corporate learning. La tematica ed-tech verrà approfondita anche nell'ultima sessione di pitch, esplorando applicazioni innovative per il settore turistico e museale, assieme alle tecnologie rivolte al mercato consumer ed entertainment. Al termine delle sessioni di pitch l'organizzazione del **WeMakeFuture** premierà alcune startup del padiglione italiano, che avranno la possibilità di partecipare ai prossimi eventi organizzati da WMF e Search On in Italia e all'estero, come AI Festival (Milano, 26 e 27 febbraio), confrontandosi con il network internazionale della manifestazione.

10 gennaio - L'ultima giornata di CES in Arena Italia sarà dedicata al networking e alle visite di imprenditori e investitori agli stand delle startup.

(TELEBORSA) 02-01-2025 18:19

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

AUTO ITALIA: ANFIA, A DICEMBRE QUINTO CALO DI FILA, VOLUMI -18,7% SUL 2019



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 02 gen - A dicembre il mercato auto italiano "riporta il quinto calo mensile consecutivo, portandoci a una chiusura d'anno che, in linea con le previsioni, si attesta poco sopra 1,55 milioni di immatricolazioni, al di sotto dei volumi dell'anno precedente e in flessione del 18,7% rispetto ai livelli del 2019". Così Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#), commenta i dati sulle immatricolazioni in Italia, sottolineando che "oltre alla debolezza che permane nel mercato, continuiamo a essere l'unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale". [Anfia](#) si aspetta un 2025 "ancora difficile e incerto su entrambi i fronti, mercato e produzione, mentre l'attesa per il 2026 - anche grazie ai risultati del Tavolo sviluppo automotive al Mimit - è di ridurre finalmente questo divario, tra un mercato che vogliamo torni ad essere tonico e una produzione che dovrà soddisfare in maggior grado le richieste del mercato stesso, con veicoli e componenti prodotti in Italia", ha detto Vavassori, sottolineando che "sul versante europeo, è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà al 2035 e oltre, e, da questa prospettiva, supportiamo fortemente il lavoro del governo con il non-paper del Mimit e il lavoro di Acea e Clepa per modificare in chiave di flessibilità e neutralità tecnologica l'attuale normativa".

[Anfia](#) è "fermamente impegnata a portare a tutti gli Associati, con misure concrete da concordare col governo in tempi rapidi, un effettivo sostegno nei prossimi mesi, che si prevedono ancora molto complicati", ha concluso. Guardando alle varie alimentazioni, in dicembre le auto a benzina vedono il mercato in calo dell'11,6%, con una quota del 28,4%; allo stesso modo, le diesel calano del 18,8%, con quota al 13%. Nel cumulato annuo del 2024, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano dell'1,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,4%, rispettivamente con quote di mercato del 29,2% e del 13,8%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 9,3% nel mese, con una quota del 40,3%; nel cumulato crescono del 10,1%, con una quota del 40%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) calano del 15,7% a dicembre e rappresentano il 9% del mercato del mese (a dicembre 2023 era il 10,1%); nel cumulato calano del 12,9% e hanno una quota del 7,5% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulato annuo del 2023).

Ars

(RADIOCOR) 02-01-25 18:52:49 (0454) 5 NNNN

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Fila	10,20	-1,73	17.35.27	10,16	10,48	10,48
Acea	18,82	+0,75	17.35.05	18,57	18,94	18,90



IMPRESSE & MERCATI ▾ CARRIERE ▾ CULTURE ▾ INCENTIVI ▾ FUTURA ▾ CRONACHE ▾ RUBRICHE ▾

ALTRE SEZIONI ▾

Home > Imprese&Mercati > Anfia, Vavassori: In Italia ancora divario enorme tra veicoli prodotti e venduti

Imprese&Mercati

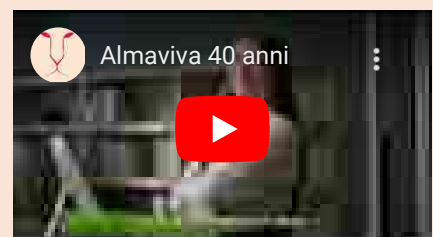
Anfia, Vavassori: In Italia ancora divario enorme tra veicoli prodotti e venduti

ildenaro.it 2 Gennaio 2025

5



“Oltre alla debolezza che permane nel mercato, continuiamo ad essere l'unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale. Ci aspettiamo un 2025 ancora difficile e incerto su entrambi i fronti, mercato e produzione, mentre l'attesa per il 2026 – anche grazie ai risultati del Tavolo sviluppo automotive al Mimit – è di ridurre finalmente questo divario”. Ad affermarlo è Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, commentando le immatricolazioni di auto in Italia a dicembre del 2024 e nell'intero anno rispetto agli analoghi del 2023. “Sul versante europeo – aggiunge – è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà al 2035. Come Anfia, siamo fermamente impegnati a portare a tutti gli Associati, con misure concrete da concordare col governo in tempi rapidi, un effettivo sostegno nei prossimi mesi, che si prevedono ancora moto complicati”. Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di



dicembre in calo dell'11,6%, con quota di mercato al 28,4%; allo stesso modo, le diesel calano del 18,8%, con quota al 13%. Nel cumulado annuo del 2024, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano dell'1,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,4%, rispettivamente con quote di mercato del 29,2% e del 13,8%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 9,3% nel mese, con una quota del 40,3%; nel cumulado crescono del 10,1%, con una quota del 40%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) calano del 15,7% a dicembre e rappresentano il 9% del mercato del mese (a dicembre 2023 era il 10,1%); nel cumulado calano del 12,9% e hanno una quota del 7,5% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulado annuo del 2023). Le autovetture a gas rappresentano il 9,1% dell'immatricolato di dicembre, interamente composto da autovetture gpl (che sono in calo: -4,3% nel mese). Nel cumulado annuo del 2024, le auto a gas crescono dell'1,2%.



Articolo precedente

Da papiri bruciati a lingue perdute, l'IA ora legge la storia

Articoli correlati [Di più dello stesso autore](#)

Imprese&Mercati

Federalnari Basilicata, Faraco: Bene la Regione sulla conferma dell'efficacia delle concessioni al 2027

Imprese&Mercati

Tesla, vendite in calo nel 2024

Imprese&Mercati

Fs, nel 2024 8 milioni di viaggiatori in più sui Regionali



Ricevi notizie ogni giorno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Agenzia ICE: "L'Italia che innova protagonista al CES"

Il più importante evento tech al mondo torna a Las Vegas dal 7 al 10 gennaio

TELEBORSA

Publicato il 02/01/2025
Ultima modifica il 02/01/2025 alle ore 18:19



Un modello di innovazione di livello europeo, inclusivo e competitivo, che si racconta nel più importante palcoscenico mondiale per il settore. Un denso programma di eventi animerà il **padiglione italiano al CES di Las Vegas**, la più grande manifestazione fieristica al mondo

dedicata alla tecnologia, in programma dal 7 al 10 gennaio prossimi, in cui sarà presente una delegazione di 46 startup innovative guidata dall'**ICE-Agenzia** per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane. Cuore pulsante del padiglione è un'arena dedicata, progettata per ospitare panel tematici e dibattiti con i principali attori dell'ecosistema dell'innovazione italiano e partner internazionali. Durante i quattro giorni della manifestazione, le startup avranno inoltre l'opportunità di presentarsi ai visitatori dell'Eureka Park attraverso sessioni di pitching pensate per massimizzare il loro impatto e favorire connessioni strategiche.

L'innovazione italiana al CES 2025

L'Italia che innova e che disegna le case, le fabbriche, le città e le vite del futuro. Con il claim "**Crafting innovation, shaping the future**" la missione italiana al CES 2025 racconta un Paese che crea innovazione con cura artigiana, generando sviluppo reale e duraturo. Uno spirito che caratterizza le **46 startup portate a Las Vegas da Agenzia ICE**: soluzioni pragmatiche e concrete, che sfruttano tecnologie solide ma dal grande potenziale inespresso per migliorare le attività produttive, l'organizzazione dei sistemi urbani, e la vita delle persone. Il padiglione italiano sorgerà in **Eureka Park**, l'area espositiva del CES dedicata alle startup e alle delegazioni nazionali organizzate da diversi Paesi del mondo, con le rispettive organizzazioni di supporto allo sviluppo di imprese innovative. Per questa edizione l'Italia è rappresentata da startup provenienti da 14 regioni. Tra le compagini più numerose quella della **Regione Sardegna**, che, come nelle precedenti edizioni, supporta la missione anche a livello istituzionale, così come la **Regione Piemonte**. Le **regioni del Nord** annoverano la maggioranza delle startup, ma il Sud è ben rappresentato, con imprese provenienti da **Campania, Sicilia, Molise, Puglia e Calabria**.

cerca un titolo

LEGGI ANCHE

21/11/2024



Rapporto Ismea, Zoppas (ICE): "agroalimentare +8,2% nonostante instabilità e incertezze."

19/11/2024

Generali: Fitch conferma rating, outlook positivo

04/11/2024

Intesa Sanpaolo, Morningstar DBRS conferma rating e rivede trend a positivo

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

02/01/2025

Piazza Affari chiude in leggero rialzo la prima seduta dell'anno

02/01/2025

New York: spinge in avanti Western Digital

02/01/2025

New York: Newmont, quotazioni alle stelle

02/01/2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Anche quest'anno, proseguendo la collaborazione iniziata con la prima partecipazione istituzionale strutturata dell'Italia al CES di Las Vegas, partner della missione è l'ente nazionale di ricerca **Area Science Park**, che ha tenuto la consueta academy dedicata alle startup – un percorso di formazione per insegnar loro come trarre il massimo, in termini di opportunità di business e visibilità, dall'esperienza al CES. Presente anche **Innovit, l'Italian Innovation and Culture Hub di San Francisco**. La delegazione è arricchita dalla presenza di grandi corporate come **Terna**, che porta avanti importanti progetti di innovazione in Silicon Valley anche supportando e investendo in startup, e realtà quali **WeMakeFuture**, evento tra i più importanti nel panorama italiano del digital marketing e che coinvolge numerose imprese innovative italiane. Assieme a loro tra i partner anche l'impresa tecnologica **ETIES**, che si occupa di sistemi IoT, Liffò, che sviluppa tecnologie per l'home cooking, e **ContentWise**, realtà italiana operativa negli Stati Uniti che crea soluzioni digitali per migliorare la fruizione di contenuti soprattutto in ambito streaming video.

Al CES 2025 l'Italia sarà presente anche nella **West Hall del Las Vegas Convention Center**, l'area dedicata all'**industria automobilistica**. L'area espositiva è organizzata dall'Ufficio ICE di Chicago, in collaborazione con **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e **AICA** (Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature), e ospiterà la Maserati MC20 Cielo equipaggiata con le più avanzate tecnologie per la guida autonoma dai ricercatori del Politecnico di Milano nell'ambito del progetto AIDA (Artificial Intelligence Driving Autonomous).

Tra le **innovazioni made in Italy a Las Vegas** sono numerose le tecnologie di sensoristica avanzata per la computer vision, la manutenzione predittiva nelle fabbriche, la gestione intelligente dei rifiuti, ma è rappresentato anche lo space tech. E poi la mobilità intelligente: dai supercondensatori solidi per veicoli elettrici ad alte prestazioni a un robotaxi a guida autonoma che può essere utilizzato in una flotta pilotabile da remoto.

Anche quest'anno all'interno del padiglione italiano grande attenzione al **clean-tech, ovvero tecnologie per la sostenibilità ambientale**: dalla produzione di energia in mobilità, con pannelli solari leggeri, portatili e pieghevoli, a un sistema di sensori che monitorano la presenza di gas inquinanti in ampie aree, dando anche la possibilità di prevenire l'espansione degli incendi; ma anche una soluzione IoT per abbattere i costi energetici di funzionamento dei macchinari industriali senza sostituirli, e una nuova tecnologia per la manifattura additiva che rende obsoleta la produzione massiva di componentistica. E ancora la **salute**, con tecnologie principalmente basate sull'AI che supportano i medici in fase di anamnesi e diagnostica, o intervengono nella valutazione clinica nelle visite veterinarie, o ancora supportano i pazienti post-operatori a seguire una corretta riabilitazione. Presenti anche numerose **tecnologie rivolte al pubblico di massa**, come il "conciierge virtuale" per l'hospitality e il robot che accompagna le visite al museo.

Le startup

221e, 3dnexotech, AI4IV, Apogeo Space, Certy, Coderblock, Èlevit, EMC Gems, Enphos, Eye2Drive, Friendz, Ganiga, GeniAi, Icarus, In Quattro, Innova,

New York: rosso per Arthur J. Gallagher

> Altre notizie

CALCOLATORI

- Casa**
Calcola le rate del mutuo
- Auto**
Quale automobile posso permettermi?
- Titoli**
Quando vendere per guadagnare?
- Conto Corrente**
Quanto costa andare in rosso?

Kintana, Laika, Levante, Lieu.city, Mathclick, MIA, Novac, Planybuild, PopulaRise, Proke, Radoff, Rem Montenapoleone, SeismicGuard, Sensor ID, SLY, SnapAll, SpaceVerse, The Thinking Clouds, Tinenta, TokNox, ToMove, Travel Verse, Truesense, TUC, Viber Alert, Viralba, Volumio, WiData, WhoTeach, Zephorum.

Il programma

7 gennaio – Le attività nel padiglione avranno inizio con il taglio del nastro, a cui parteciperà **Kinsey Fabrizio**, presidente della Consumer Technology Association (CTA), che organizza il CES, assieme alla Console generale d'Italia a Los Angeles **Raffaella Valentini**, e al Trade Commissioner dell'Ufficio ICE di Los Angeles **Giosafat Riganò**. Al taglio del nastro seguirà lo "Spritz & Pitch", il consueto evento di networking che coinvolge centinaia di stakeholder e investitori internazionali per farli entrare in contatto con le startup del padiglione. Nel pomeriggio il presidente dell'European Innovation Council (EIC) **Jean David Malo** sarà ospite di un panel dedicato alle opportunità per la crescita delle startup europee, anticipando il tradizionale appuntamento con l'**European Innovation Night**, l'evento di networking organizzato dalla Commissione europea a margine dell'area espositiva del CES per riunire le delegazioni del Vecchio continente presenti all'Eureka Park. A seguire uno sguardo sulla **mobilità del futuro**: **Sergio Savaresi**, docente del Politecnico di Milano, racconterà i progressi e gli scenari futuri del progetto AIDA (Artificial Intelligence Driving Autonomous) dell'Ateneo, assieme a **Marco Verna**, Trade commissioner dell'Ufficio ICE di Chicago e a **rappresentanti di ANFIA e AICA**. I tre enti sono presenti al CES con uno spazio, nell'area del Convention Center di Las Vegas dedicata all'automotive, in cui è esposta la Maserati MC20 Cielo equipaggiata dal team di ricercatori del Politecnico con i più avanzati sistemi per la guida autonoma. Il progetto AIDA del Politecnico ha portato la vettura a percorrere in condizioni entro i limiti del Codice della strada la Mille miglia del 2023 e del 2024, oltre a essere stata messa alla prova con successo anche in pista in condizioni di guida più estreme.

Ampio spazio anche all'imprenditoria femminile: a intervenire **Alfredo Coppola**, fondatore di Prospera Women, realtà della Silicon Valley che riunisce programmi per supportare startup a guida femminile in tutto il mondo, Grace Park, Ceo di NuLeap, e **Luisa Marotta**, Silicon Valley Outpost Manager di Terna. Il panel vedrà coinvolte anche le 14 startup "women-led" del padiglione italiano – numero in netta crescita rispetto alle passate edizioni. Proprio assieme a Prospera Women ha lavorato nel corso dello scorso anno l'Ufficio ICE di Los Angeles, che organizza la missione italiana al CES, dedicando al supporto dell'imprenditoria femminile la coorte californiana 2024 del Global Startup Program.

In chiusura di giornata protagonista **l'innovazione in ambito medico e veterinario**, con la prima delle sessioni di pitch tematiche che vedranno tutte le 46 startup del padiglione presentarsi al pubblico dell'Eureka Park. Una formula tradizionale, per manifestazioni come il CES, arricchita anche quest'anno dalla presenza di startup internazionali che saranno ospiti di tutte le sessioni in arena Italia.

8 gennaio – La seconda giornata di eventi nel padiglione si aprirà con l'Innovation Talk di uno dei partner storici di ICE al CES, Area Science Park,

con **Fabrizio Rovatti** che anticiperà alcune delle prossime iniziative dell'ente nazionale di ricerca a supporto delle startup e dell'innovazione deep tech in Italia. In preparazione al CES, anche quest'anno Area ha supportato le startup del Padiglione con un percorso di formazione per insegnar loro a trarre il massimo, in termini di opportunità di business e visibilità, dall'esperienza a Las Vegas. A seguire le **tavole rotonde organizzate da Innovit** per tracciare un bilancio dei suoi primi due anni di attività, e da due delle realtà partner della missione italiana al CES. **Cosmano Lombardo**, founder e CEO di Search On Media Group e ideatore del WMF (WeMakeFuture) – fiera internazionale certificata sull'Innovazione AI, Tech e Digital, evento tra i più importanti in Europa per il comparto – anticiperà i futuri sviluppi internazionali della manifestazione, mentre Terna, società che gestisce la rete di trasmissione nazionale italiana dell'elettricità in alta e altissima tensione e maggiore operatore indipendente di reti per la trasmissione di energia elettrica (TSO) in Europa, racconterà i propri progetti di innovazione in Silicon Valley. Proseguono poi gli **"startup reel"**, con una sessione di pitch delle startup del Padiglione Italia che si occupano di clean-tech, sviluppando soluzioni per la produzione e l'utilizzo di energia green, per il monitoraggio ambientale e l'efficientamento delle filiere produttive. Nel pomeriggio spazio agli approfondimenti dei due ecosistemi territoriali rappresentati a livello istituzionale all'interno della missione italiana al CES 2025, ovvero la Regione Sardegna e il Piemonte, che ospiteranno due tavole rotonde per dare un quadro delle iniziative per lo sviluppo economico dei rispettivi territori.

9 gennaio – Il terzo giorno di eventi in Arena Italia darà spazio ad altri tre partner della missione. A partire dalla **pmi veneta ETIES**, specializzata nell'interconnessione digitale che sviluppa soluzioni IoT all'avanguardia, scalabili e sicure, capaci di integrare dispositivi e sistemi diversi, proseguendo con l'**emiliana Liffo**, che sta per lanciare sul mercato un device per l'automazione della preparazione e cottura del cibo in casa. Infine, ad approfondire il ruolo dell'AI nel panorama dei media sarà **ContentWise**, realtà italiana operativa negli Stati Uniti che crea soluzioni digitali per migliorare la fruizione di contenuti soprattutto in ambito streaming video. Nel programma della giornata saranno protagoniste le **startup del padiglione Italia**, con molte delle sessioni tematiche a loro dedicate. In primis le soluzioni per le smart city, dalla sensoristica alle soluzioni per la gestione di grandi quantità di dati per il monitoraggio delle aree urbane, fino allo space tech. Poi una sessione dedicata all'IoT e alle soluzioni per l'efficientamento delle attività industriali. Protagonista anche la smart mobility, con diverse soluzioni per la gestione dell'energia nei veicoli, la sensoristica avanzata per la guida autonoma, oltre a un "robotaxi" modulare che può essere utilizzato in una flotta pilotabile da remoto. Nel pomeriggio spazio alle **soluzioni per il business**, dal time management alla produttività, oltre ai servizi legal-tech e di cybersecurity abilitati dall'AI e dalla blockchain, e alle soluzioni automatizzate per il corporate learning. La tematica ed-tech verrà approfondita anche nell'ultima sessione di pitch, esplorando applicazioni innovative per il settore turistico e museale, assieme alle tecnologie rivolte al mercato consumer ed entertainment. Al termine delle sessioni di pitch l'organizzazione del **WeMakeFuture** premierà alcune startup del padiglione italiano, che avranno la possibilità di partecipare ai prossimi eventi organizzati da WMF e Search On in Italia e all'estero, come AI Festival (Milano, 26 e 27 febbraio), confrontandosi con il network internazionale della manifestazione.

10 gennaio – L'ultima giornata di CES in Arena Italia sarà dedicata al

networking e alle visite di imprenditori e investitori agli stand delle startup.

Servizio a cura di **teleborsa**

LA STAMPA

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

[CRONACA](#)[ESTERI](#)[SPORT](#)[ECONOMIA](#)[POLITICA](#)[TORINO](#)[Scrivi alla redazione](#)[Contatti](#)[CMP](#)[Pubblicità](#)[Cookie Policy](#)[Sede](#)[Dati Societari](#)[Privacy](#)[Dichiarazione di accessibilità](#)

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

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, Mit: nel 2024 1,56 milioni di immatricolazioni (-0,5%)

A dicembre -4,93 rispetto allo stesso mese dell'anno precedente

TELEBORSA

Publicato il 02/01/2025
Ultima modifica il 02/01/2025 alle ore 20:12



A dicembre 2024 sono state immatricolate 105.715 autovetture a fronte delle 111.201 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del 4,93%. I trasferimenti di proprietà sono stati 472.071 a fronte di 416.680 passaggi registrati a dicembre 2023, con un aumento del 13,29%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 577.786, ha interessato per il 18,30% vetture nuove e per l'81,70% vetture usate. Questi i dati diffusi oggi dal **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

Un calo dello 0,5% sul 2023, ma di ben il 18,7% sul 2019, cioè sull'anno che ha preceduto la pandemia e al cui livello il mercato auto italiano non riesce a ritornare nonostante che il Pil abbia già raggiunto e superato il livello del 2019.

"Non conforta certo il fatto che la situazione italiana - sottolinea il **Centro Studi Promotor** - non differisca significativamente da quella dell'Unione Europea i cui dati definitivi verranno resi noti a metà gennaio, ma che farà registrare un calo sul 2019 sostanzialmente analogo a quello italiano, come sostanzialmente analoghe sono le cause che hanno determinato questa situazione e che sono da ricercarsi nella politica dell'Unione Europea per la transizione energetica. Come è noto, a differenza del resto del mondo che, quando sostiene l'auto elettrica lo fa attraverso incentivi, l'Unione Europea ha vietato a partire dal 2035 di acquistare auto diverse da quelle elettriche incurante del fatto che qualora si riuscisse ad avere un parco circolante interamente costituito da auto elettriche (e questo potrebbe avvenire non prima degli anni '50 del secolo) la riduzione delle emissioni di CO2 sarebbe del 3,3% in un contesto in cui rimarrebbe invariata la presenza in atmosfera di tutti gli altri gas ad affetto serra, dal vapore acqueo, al metano, agli alocarburi, al protossido di azoto, all'ozono, eccetera".

Tornando al **mercato italiano**, poco conforto viene dall'**inchiesta congiunturale mensile sui concessionari condotta dal Centro Studi Promotor**. In sintesi, a fine dicembre soltanto il 4% degli intervistati giudica alta l'acquisizione di ordini, mentre per l'80% l'acquisizione è stata su bassi livelli e soltanto per il 16% è stata su livelli normali. Ovviamente questa situazione giustifica forti preoccupazioni per l'andamento delle vendite di

cerca un titolo

LEGGI ANCHE

13/12/2024



Auto, Eurostat: nel 2023 ibride ed elettriche rappresentano il 48% delle nuove immatricolazioni

19/12/2024

Mercato auto UE a novembre: immatricolazioni in calo, crescono solo le ibride

21/11/2024

Mercato europeo auto: a ottobre lievi segnali ripresa (ma ancora lontano da livelli pre-crisi)

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

02/01/2025

New York: positiva la giornata per Uber Technologies

02/01/2025

New York: balza in avanti The Williams Companies

02/01/2025

New York: netto calo registrato da General Motors

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

autovetture in Italia nell'anno appena iniziato e d'altra parte, dalla stessa fonte, cioè dall'inchiesta del CSP, si apprende che nei prossimi tre/quattro mesi le vendite di autovetture aumenteranno soltanto per il 14% dei concessionari interpellati, mentre per il 38% il mercato rimarrà stabile e per il restante 48% sarà in calo. Data questa situazione, le prospettive per il settore dell'auto nel 2025 (e per gli anni seguenti) non sono certamente positive e va segnalato che catastrofico sarebbe l'effetto sul settore dell'auto se l'Unione Europea irrogasse, anche nell'anno appena iniziato, le multe miliardarie previste per le case automobilistiche che non hanno rispettato i diktat dell'Unione in materia di produzione e di vendite di auto nell'anno precedente che, in questo caso, è il 2024. Secondo **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor**, "invece di irrogare multe miliardarie, l'Unione Europea dovrebbe prevedere aiuti alle case automobilistiche tali da compensare i danni prodotti dalla politica adottata dall'Unione nella transizione energetica".

"A dicembre il mercato auto italiano riporta il quinto calo mensile consecutivo (-4,9%) portandoci ad una chiusura d'anno che, in linea con le previsioni, si attesta poco sopra 1.550.000 immatricolazioni, al di sotto dei volumi dell'anno precedente e in flessione del 18,7% rispetto ai livelli del 2019 - commenta **Roberto Vavassori, presidente di Anfia** -. Oltre alla debolezza che permane nel mercato, continuiamo ad essere l'unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale. Ci aspettiamo un 2025 ancora difficile ed incerto su entrambi i fronti, mercato e produzione, mentre l'attesa per il 2026 - anche grazie ai risultati del Tavolo sviluppo automotive al Mimit - è di ridurre finalmente questo divario, tra un mercato che vogliamo torni ad essere tonico e una produzione che dovrà soddisfare in maggior grado le richieste del mercato stesso, con veicoli e componenti prodotti in Italia". Sul versante europeo, - prosegue **Vavassori** - è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà al 2035 e oltre, e, da questa prospettiva, supportiamo fortemente il lavoro del governo con il non-paper del Mimit e il lavoro di ACEA e CLEPA per modificare in chiave di flessibilità e neutralità tecnologica l'attuale normativa. Come **Anfia**, siamo fermamente impegnati a portare a tutti gli associati, con misure concrete da concordare col governo in tempi rapidi, un effettivo sostegno nei prossimi mesi, che si prevedono ancora moto complicati".

"La transizione verso una mobilità a zero emissioni non mostra segni di accelerazione: anche il 2024 risulta un anno sprecato. Le immatricolazioni di vetture elettriche pure (Bev) nel mese di dicembre si attestano al 5,5%, in lieve aumento rispetto al 5,3% di novembre ma inferiore al 6,0% di dicembre 2023. Il 2024 chiude con una quota Bev al 4,2%, pari a quella del 2023 - sottolinea l'**Unrae** commentando i dati delle vendite di auto nel 2024 e a dicembre scorso -. Le auto ibride plug-in (Phev) raggiungono il 3,4% a dicembre, con un lieve incremento rispetto a novembre ma in calo su base annua, con una quota complessiva per il 2024 che si ferma al 3,3%, inferiore al 4,4% dell'anno precedente. La quota totale di vetture elettrificate (Ecv) nel 2024 si attesta al 7,5%, contro l'8,6% del 2023". "La bassa penetrazione dei veicoli elettrici continua a sollevare serie preoccupazioni sul raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti dai Regolamenti europei. L'Unrae sottolinea l'insostenibilità dei target in vigore dal 2025, che potrebbero comportare per i Costruttori sanzioni stimate dall'Acea in circa 16 miliardi di euro solo nel primo anno".

02/01/2025

New York: movimento negativo per Eastman Chemical

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

"L'anno chiude con un numero di vendite analogo al 2023. Ma quello fu un anno in crescita, con un saldo attivo del 18% che ci aveva fatto sperare di tornare ai livelli precedenti il Covid. Invece non è stato così: alla fine di un 2024 in altalena – influenzato da una politica di incentivi tardiva e occasionale – il risultato finale è quello che abbiamo davanti agli occhi. La struttura delle vendite mostra che vanno bene solo le ibride, mentre le elettriche a spina segnano una fortissima difficoltà a crescere che sarebbe anche maggiore se non fosse per le auto immatricolazioni dei concessionari, spesso vincolate dai costruttori – sottolinea **Federauto** –. Alla fine, gli effetti degli incentivi sono stati di fatto più che azzerati a fine anno, proprio perché – arrivati in ritardo e isolati da una revisione complessiva della politica per l'auto – hanno contribuito a disorientare il mercato più che a sostenerlo". Per Federauto "più che gli incentivi, serve una politica fiscale sull'auto equa e condivisa, che metta ordine nella giungla delle imposizioni che gravano sugli autoveicoli e ridistribuisca più razionalmente il carico fiscale". "Nello scenario 2025, – prosegue Federauto – ci auguriamo scaturiscano decisioni delle nuove istituzioni europee in materia di Green Deal Automotive fra cui, naturalmente, la revoca del sistema di sanzioni a carico dei costruttori che, nonostante gli sforzi e gli investimenti fatti, non trovano nel mercato le risposte ad un programma politico che si sta dimostrando irrealizzabile. Se quelle sanzioni dovessero rimanere, infatti, le conseguenze sarebbero pesantissime e non solo per i costruttori. Perché questi ultimi, per mantenere le percentuali di veicoli a zero emissioni in un mercato che non li vuole, saranno costretti ad abbassare le quote di produzione dei veicoli ad alimentazione fossile (quelli cioè che hanno più mercato) ed aumentare il prezzo al consumatore. Il che porterà a un ulteriore calo delle immatricolazioni, e al ridimensionamento delle reti di vendita".

Servizio a cura di **teleborsa**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDi News Network S.p.A.

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

[Scrivi alla redazione](#)

[Contatti](#)

[CMP](#)

[Pubblicità](#)

[Cookie Policy](#)

[Sede](#)

[Dati Societari](#)

[Privacy](#)

[Dichiarazione di accessibilità](#)

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

089849

Agenzia ICE: "L'Italia che innova protagonista al CES"



Il più importante evento tech al mondo torna a Las Vegas dal 7 al 10 gennaio

2 gennaio 2025 - 18.24

(Teleborsa) - Un modello di innovazione di livello europeo, inclusivo e competitivo, che si racconta nel più importante palcoscenico mondiale per il settore. Un denso programma di eventi animerà il padiglione italiano al CES di Las Vegas, la più grande manifestazione fieristica al mondo dedicata alla tecnologia, in programma dal 7 al 10 gennaio prossimi, in cui sarà presente una delegazione di 46 startup innovative guidata dall'ICE-Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane. Cuore pulsante del padiglione è un'arena dedicata, progettata per ospitare panel tematici e dibattiti con i principali attori dell'ecosistema dell'innovazione italiano e partner internazionali. Durante i quattro giorni della manifestazione, le startup avranno inoltre l'opportunità di presentarsi ai visitatori dell'Eureka Park attraverso sessioni di pitching pensate per massimizzare il loro impatto e favorire connessioni strategiche.

L'innovazione italiana al CES 2025

L'Italia che innova e che disegna le case, le fabbriche, le città e le vite del futuro. Con il claim "Crafting innovation, shaping the future" la missione italiana al CES 2025 racconta un Paese che crea innovazione con cura artigiana, generando sviluppo reale e duraturo. Uno spirito che caratterizza le 46 startup portate a Las Vegas da Agenzia ICE: soluzioni pragmatiche e concrete, che sfruttano tecnologie solide ma dal grande

potenziale inespresso per migliorare le attività produttive, l'organizzazione dei sistemi urbani, e la vita delle persone. Il padiglione italiano sorgerà in Eureka Park, l'area espositiva del CES dedicata alle startup e alle delegazioni nazionali organizzate da diversi Paesi del mondo, con le rispettive organizzazioni di supporto allo sviluppo di imprese innovative. Per questa edizione l'Italia è rappresentata da startup provenienti da 14 regioni. Tra le compagini più numerose quella della Regione Sardegna, che, come nelle precedenti edizioni, supporta la missione anche a livello istituzionale, così come la Regione Piemonte. Le regioni del Nord annoverano la maggioranza delle startup, ma il Sud è ben rappresentato, con imprese provenienti da Campania, Sicilia, Molise, Puglia e Calabria.

Anche quest'anno, proseguendo la collaborazione iniziata con la prima partecipazione istituzionale strutturata dell'Italia al CES di Las Vegas, partner della missione è l'ente nazionale di ricerca Area Science Park, che ha tenuto la consueta academy dedicata alle startup – un percorso di formazione per insegnar loro come trarre il massimo, in termini di opportunità di business e visibilità, dall'esperienza al CES. Presente anche Innovit, l'Italian Innovation and Culture Hub di San Francisco. La delegazione è arricchita dalla presenza di grandi corporate come Terni, che porta avanti importanti progetti di innovazione in Silicon Valley anche supportando e investendo in startup, e realtà quali WeMakeFuture, evento tra i più importanti nel panorama italiano del digital marketing e che coinvolge numerose imprese innovative italiane. Assieme a loro tra i partner anche l'impresa tecnologica ETIES, che si occupa di sistemi IoT, Lifo, che sviluppa tecnologie per l'home cooking, e ContentWise, realtà italiana operativa negli Stati Uniti che crea soluzioni digitali per migliorare la fruizione di contenuti soprattutto in ambito streaming video.

Al CES 2025 l'Italia sarà presente anche nella West Hall del Las Vegas Convention Center, l'area dedicata all'industria automobilistica. L'area espositiva è organizzata dall'Ufficio ICE di Chicago, in collaborazione con ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e AICA (Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature), e ospiterà la Maserati MC20 Cielo equipaggiata con le più avanzate tecnologie per la guida autonoma dai ricercatori del Politecnico di Milano nell'ambito del progetto AIDA (Artificial Intelligence Driving Autonomous).

Tra le innovazioni made in Italy a Las Vegas sono numerose le tecnologie di sensoristica avanzata per la computer vision, la manutenzione predittiva nelle fabbriche, la gestione intelligente dei rifiuti, ma è rappresentato anche lo space tech. E poi la mobilità intelligente: dai supercondensatori solidi per veicoli elettrici ad alte prestazioni a un robotaxi a guida autonoma che può essere utilizzato in una flotta pilotabile da remoto.

Anche quest'anno all'interno del padiglione italiano grande attenzione al clean-tech, ovvero tecnologie per la sostenibilità ambientale: dalla produzione di energia in mobilità, con pannelli solari leggeri, portatili e pieghevoli, a un sistema di sensori che monitorano la presenza di gas inquinanti in ampie aree, dando anche la possibilità di prevenire l'espansione degli incendi; ma anche una soluzione IoT per abbattere i costi energetici di funzionamento dei macchinari industriali senza sostituirli, e una nuova tecnologia per la manifattura additiva che rende obsoleta la produzione massiva di componentistica. E ancora la salute, con tecnologie principalmente basate sull'AI che supportano i medici in fase di anamnesi e diagnostica, o intervengono nella valutazione clinica nelle visite veterinarie, o ancora supportano i pazienti post-operatori a seguire una corretta riabilitazione. Presenti anche numerose tecnologie rivolte al pubblico di massa, come il "conciierge virtuale" per l'hospitality e il robot che accompagna le visite al museo.

Le startup

221e, 3dnexotech, AI4V, Apogeo Space, Certy, Coderblock, Èlevit, EMC Gems, Enphos, Eye2Drive, Friendz, Ganiga, GeniAi, Icarus, In Quattro, Innova, Kintana, Laika, Levante, Lieu.city, Mathclick, MIA, Novac, Planybuild, PopulaRise, Proke, Radoff, Rem Montnapoleone, SeismicGuard, Sensor ID, SLY, SnapAll, SpaceVerse, The Thinking Clouds, Tinenta, TokNox, ToMove, Travel Verse, Truesense, TUC, Viber Alert, Viralba, Volumio, WiData, WhoTeach, Zephorum.

Il programma

7 gennaio – Le attività nel padiglione avranno inizio con il taglio del nastro, a cui parteciperà Kinsey Fabrizio, presidente della Consumer Technology Association (CTA), che organizza il CES, assieme alla Console generale d'Italia a Los Angeles Raffaella Valentini, e al Trade Commissioner dell'Ufficio ICE di Los Angeles Giosafat Riganò. Al taglio del nastro seguirà lo "Spritz & Pitch", il consueto evento di networking che coinvolge centinaia di stakeholder e investitori internazionali per farli entrare in contatto con le startup del padiglione. Nel pomeriggio il presidente dell'European Innovation Council (EIC) Jean David Malo sarà ospite di un panel dedicato alle opportunità per la crescita delle startup europee, anticipando il tradizionale appuntamento con l'European Innovation Night, l'evento di networking organizzato dalla Commissione europea a margine dell'area espositiva del CES per riunire le delegazioni del Vecchio continente presenti all'Eureka Park. A seguire uno sguardo sulla mobilità del futuro: Sergio Savaresi, docente del Politecnico di Milano, racconterà i progressi e gli scenari futuri del progetto AIDA (Artificial Intelligence Driving Autonomous) dell'Ateneo, assieme a Marco Verna, Trade commissioner dell'Ufficio ICE di Chicago e a rappresentanti di ANFIA e AICA. I tre enti sono presenti al CES con uno spazio, nell'area del Convention Center di Las Vegas dedicata all'automotive, in cui è esposta la Maserati MC20 Cielo equipaggiata dal team di ricercatori del Politecnico con i più avanzati sistemi per la

guida autonoma. Il progetto AIDA del Politecnico ha portato la vettura a percorrere in condizioni entro i limiti del Codice della strada la Mille miglia del 2023 e del 2024, oltre a essere stata messa alla prova con successo anche in pista in condizioni di guida più estreme.

Ampio spazio anche all'imprenditoria femminile: a intervenire Alfredo Coppola, fondatore di Prospera Women, realtà della Silicon Valley che riunisce programmi per supportare startup a guida femminile in tutto il mondo, Grace Park, Ceo di NuLeep, e Luisa Marotta, Silicon Valley Outpost Manager di Terna. Il panel vedrà coinvolte anche le 14 startup "women-led" del padiglione italiano – numero in netta crescita rispetto alle passate edizioni. Proprio assieme a Prospera Women ha lavorato nel corso dello scorso anno l'Ufficio ICE di Los Angeles, che organizza la missione italiana al CES, dedicando al supporto dell'imprenditoria femminile la coorte californiana 2024 del Global Startup Program.

In chiusura di giornata protagonista l'innovazione in ambito medico e veterinario, con la prima delle sessioni di pitch tematiche che vedranno tutte le 46 startup del padiglione presentarsi al pubblico dell'Eureka Park. Una formula tradizionale, per manifestazioni come il CES, arricchita anche quest'anno dalla presenza di startup internazionali che saranno ospiti di tutte le sessioni in arena Italia.

8 gennaio – La seconda giornata di eventi nel padiglione si aprirà con l'Innovation Talk di uno dei partner storici di ICE al CES, Area Science Park, con Fabrizio Rovatti che anticiperà alcune delle prossime iniziative dell'ente nazionale di ricerca a supporto delle startup e dell'innovazione deep tech in Italia. In preparazione al CES, anche quest'anno Area ha supportato le startup del Padiglione con un percorso di formazione per insegnar loro a trarre il massimo, in termini di opportunità di business e visibilità, dall'esperienza a Las Vegas. A seguire le tavole rotonde organizzate da Innovit per tracciare un bilancio dei suoi primi due anni di attività, e da due delle realtà partner della missione italiana al CES. Cosmano Lombardo, founder e CEO di Search On Media Group e ideatore del WMF (WeMakeFuture) – fiera internazionale certificata sull'Innovazione AI, Tech e Digital, evento tra i più importanti in Europa per il comparto – anticiperà i futuri sviluppi internazionali della manifestazione, mentre Terna, società che gestisce la rete di trasmissione nazionale italiana dell'elettricità in alta e altissima tensione e maggiore operatore indipendente di reti per la trasmissione di energia elettrica (TSO) in Europa, racconterà i propri progetti di innovazione in Silicon Valley. Proseguono poi gli "startup reel", con una sessione di pitch delle startup del Padiglione Italia che si occupano di clean-tech, sviluppando soluzioni per la produzione e l'utilizzo di energia green, per il monitoraggio ambientale e l'efficientamento delle filiere produttive. Nel pomeriggio spazio agli approfondimenti dei due ecosistemi territoriali rappresentati a livello istituzionale all'interno della missione italiana al CES 2025, ovvero la Regione Sardegna e il Piemonte, che ospiteranno due tavole rotonde per dare un quadro delle iniziative per lo sviluppo economico dei rispettivi territori.

9 gennaio – Il terzo giorno di eventi in Arena Italia darà spazio ad altri tre partner della missione. A partire dalla pmi veneta ETIES, specializzata nell'interconnessione digitale che sviluppa soluzioni IoT all'avanguardia, scalabili e sicure, capaci di integrare dispositivi e sistemi diversi, proseguendo con l'emiliana Liffo, che sta per lanciare sul mercato un device per l'automazione della preparazione e cottura del cibo in casa. Infine, ad approfondire il ruolo dell'AI nel panorama dei media sarà ContentWise, realtà italiana operativa negli Stati Uniti che crea soluzioni digitali per migliorare la fruizione di contenuti soprattutto in ambito streaming video. Nel programma della giornata saranno protagoniste le startup del padiglione Italia, con molte delle sessioni tematiche a loro dedicate. In primis le soluzioni per le smart city, dalla sensoristica alle soluzioni per la gestione di grandi quantità di dati per il monitoraggio delle aree urbane, fino allo space tech. Poi una sessione dedicata all'IIoT e alle soluzioni per l'efficientamento delle attività industriali. Protagonista anche la smart mobility, con diverse soluzioni per la gestione dell'energia nei veicoli, la sensoristica avanzata per la guida autonoma, oltre a un "robotaxi" modulare che può essere utilizzato in una flotta pilotabile da remoto. Nel pomeriggio spazio alle soluzioni per il business, dal time management alla produttività, oltre ai servizi legal-tech e di cybersecurity abilitati dall'AI e dalla blockchain, e alle soluzioni automatizzate per il corporate learning. La tematica ed-tech verrà approfondita anche nell'ultima sessione di pitch, esplorando applicazioni innovative per il settore turistico e museale, assieme alle tecnologie rivolte al mercato consumer ed entertainment. Al termine delle sessioni di pitch l'organizzazione del WeMakeFuture premierà alcune startup del padiglione italiano, che avranno la possibilità di partecipare ai prossimi eventi organizzati da WMF e Search On in Italia e all'estero, come AI Festival (Milano, 26 e 27 febbraio), confrontandosi con il network internazionale della manifestazione.

10 gennaio – L'ultima giornata di CES in Arena Italia sarà dedicata al networking e alle visite di imprenditori e investitori agli stand delle startup.

powered by Teleborsa

la Repubblica

GED News Network S.p.A.
P.Iva 01578251009
ISSN 2499-0817

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto, Mit: nel 2024 1,56 milioni di immatricolazioni (-0,5%)



A dicembre -4,93 rispetto allo stesso mese dell'anno precedente

2 gennaio 2025 - 20.17

Ricerca titolo



(Teleborsa) - A dicembre 2024 sono state immatricolate 105.715 autovetture a fronte delle 111.201 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del 4,93%. I trasferimenti di proprietà sono stati 472.071 a fronte di 416.680 passaggi registrati a dicembre 2023, con un aumento del 13,29%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 577.786, ha interessato per il 18,30% vetture nuove e per l'81,70% vetture usate. Questi i dati diffusi oggi dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Un calo dello 0,5% sul 2023, ma di ben il 18,7% sul 2019, cioè sull'anno che ha preceduto la pandemia e al cui livello il mercato auto italiano non riesce a ritornare nonostante che il Pil abbia già raggiunto e superato il livello del 2019.

"Non conforta certo il fatto che la situazione italiana – sottolinea il Centro Studi Promotor – non differisca significativamente da quella dell'Unione Europea i cui dati definitivi verranno resi noti a metà gennaio, ma che farà registrare un calo sul 2019 sostanzialmente analogo a quello italiano, come sostanzialmente analoghe sono le cause che hanno determinato questa situazione e che sono da ricercarsi nella politica dell'Unione Europea per la transizione energetica. Come è noto, a differenza del resto del mondo che, quando sostiene l'auto elettrica lo fa attraverso incentivi, l'Unione Europea ha

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 42.254 -0,68%

FTSE 100 8.260 +1,07%

FTSE MIB 34.375 +0,55%

Germany DAX 20.025 +0,58%

Hang Seng Index* 20.059,95 +0,09%

Nasdaq 19.176 -0,70%

Nikkei 225 39.894,54 -0,96%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

vietato a partire dal 2035 di acquistare auto diverse da quelle elettriche incurante del fatto che qualora si riuscisse ad avere un parco circolante interamente costituito da auto elettriche (e questo potrebbe avvenire non prima degli anni '50 del secolo) la riduzione delle emissioni di CO2 sarebbe del 3,3% in un contesto in cui rimarrebbe invariata la presenza in atmosfera di tutti gli altri gas ad affetto serra, dal vapore acqueo, al metano, agli alocarburanti, al protossido di azoto, all'ozono, eccetera".

Tornando al mercato italiano, poco conforto viene dall'inchiesta congiunturale mensile sui concessionari condotta dal Centro Studi Promotor.

In sintesi, a fine dicembre soltanto il 4% degli intervistati giudica alta l'acquisizione di ordini, mentre per l'80% l'acquisizione è stata su bassi livelli e soltanto per il 16% è stata su livelli normali. Ovviamente questa situazione giustifica forti preoccupazioni per l'andamento delle vendite di autovetture in Italia nell'anno appena iniziato e d'altra parte, dalla stessa fonte, cioè dall'inchiesta del CSP, si apprende che nei prossimi tre/quattro mesi le vendite di autovetture aumenteranno soltanto per il 14% dei concessionari interpellati, mentre per il 38% il mercato rimarrà stabile e per il restante 48% sarà in calo. Data questa situazione, le prospettive per il settore dell'auto nel 2025 (e per gli anni seguenti) non sono certamente positive e va segnalato che catastrofico sarebbe l'effetto sul settore dell'auto se l'Unione Europea irrogasse, anche nell'anno appena iniziato, le multe miliardarie previste per le case automobilistiche che non hanno rispettato i diktat dell'Unione in materia di produzione e di vendite di auto nell'anno precedente che, in questo caso, è il 2024. Secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, "invece di irrogare multe miliardarie, l'Unione Europea dovrebbe prevedere aiuti alle case automobilistiche tali da compensare i danni prodotti dalla politica adottata dall'Unione nella transizione energetica".

"A dicembre il mercato auto italiano riporta il quinto calo mensile consecutivo (-4,9%) portandoci ad una chiusura d'anno che, in linea con le previsioni, si attesta poco sopra 1.550.000 immatricolazioni, al di sotto dei volumi dell'anno precedente e in flessione del 18,7% rispetto ai livelli del 2019 – commenta Roberto Vavassori, presidente di Anfia –. Oltre alla debolezza che permane nel mercato, continuiamo ad essere l'unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale. Ci aspettiamo un 2025 ancora difficile ed incerto su entrambi i fronti, mercato e produzione, mentre l'attesa per il 2026 – anche grazie ai risultati del Tavolo sviluppo automotive al Mimit – è di ridurre finalmente questo divario, tra un mercato che vogliamo torni ad essere tonico e una produzione che dovrà soddisfare in maggior grado le richieste del mercato stesso, con veicoli e componenti prodotti in Italia". Sul versante europeo, – prosegue Vavassori – è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà al 2035 e oltre, e, da questa prospettiva, supportiamo fortemente il lavoro del governo con il non-paper del Mimit e il lavoro di ACEA e CLEPA per modificare in chiave di flessibilità e neutralità tecnologica l'attuale normativa. Come Anfia, siamo fermamente impegnati a portare a tutti gli associati, con misure concrete da concordare col governo in tempi rapidi, un effettivo sostegno nei prossimi mesi, che si

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,03

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

prevedono ancora moto complicati".

"La transizione verso una mobilità a zero emissioni non mostra segni di accelerazione: anche il 2024 risulta un anno sprecato. Le immatricolazioni di vetture elettriche pure (Bev) nel mese di dicembre si attestano al 5,5%, in lieve aumento rispetto al 5,3% di novembre ma inferiore al 6,0% di dicembre 2023. Il 2024 chiude con una quota Bev al 4,2%, pari a quella del 2023 – sottolinea l'Unrae commentando i dati delle vendite di auto nel 2024 e a dicembre scorso –. Le auto ibride plug-in (Phev) raggiungono il 3,4% a dicembre, con un lieve incremento rispetto a novembre ma in calo su base annua, con una quota complessiva per il 2024 che si ferma al 3,3%, inferiore al 4,4% dell'anno precedente. La quota totale di vetture elettrificate (Ecv) nel 2024 si attesta al 7,5%, contro l'8,6% del 2023". "La bassa penetrazione dei veicoli elettrici continua a sollevare serie preoccupazioni sul raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti dai Regolamenti europei. L'Unrae sottolinea l'insostenibilità dei target in vigore dal 2025, che potrebbero comportare per i Costruttori sanzioni stimate dall'Acea in circa 16 miliardi di euro solo nel primo anno".

"L'anno chiude con un numero di vendite analogo al 2023. Ma quello fu un anno in crescita, con un saldo attivo del 18% che ci aveva fatto sperare di tornare ai livelli precedenti il Covid. Invece non è stato così: alla fine di un 2024 in altalena – influenzato da una politica di incentivi tardiva e occasionale – il risultato finale è quello che abbiamo davanti agli occhi. La struttura delle vendite mostra che vanno bene solo le ibride, mentre le elettriche a spina segnano una fortissima difficoltà a crescere che sarebbe anche maggiore se non fosse per le auto immatricolazioni dei concessionari, spesso vincolate dai costruttori – sottolinea Federauto –. Alla fine, gli effetti degli incentivi sono stati di fatto più che azzerati a fine anno, proprio perché – arrivati in ritardo e isolati da una revisione complessiva della politica per l'auto – hanno contribuito a disorientare il mercato più che a sostenerlo". Per Federauto "più che gli incentivi, serve una politica fiscale sull'auto equa e condivisa, che metta ordine nella giungla delle imposizioni che gravano sugli autoveicoli e ridistribuisca più razionalmente il carico fiscale". "Nello scenario 2025, – prosegue Federauto – ci auguriamo scaturiscano decisioni delle nuove istituzioni europee in materia di Green Deal Automotive fra cui, naturalmente, la revoca del sistema di sanzioni a carico dei costruttori che, nonostante gli sforzi e gli investimenti fatti, non trovano nel mercato le risposte ad un programma politico che si sta dimostrando irrealizzabile. Se quelle sanzioni dovessero rimanere, infatti, le conseguenze sarebbero pesantissime e non solo per i costruttori. Perché questi ultimi, per mantenere le percentuali di veicoli a zero emissioni in un mercato che non li vuole, saranno costretti ad abbassare le quote di produzione dei veicoli ad alimentazione fossile (quelli cioè che hanno più mercato) ed aumentare il prezzo al consumatore. Il che porterà a un ulteriore calo delle immatricolazioni, e al ridimensionamento delle reti di vendita".

CES Las Vegas 2025: tutti gli eventi dell'Arena Italia

L'innovazione italiana torna protagonista al CES di Las Vegas con un calendario ricco di eventi in programma presso l'Arena Italia.

Quando acquisti tramite i link sul nostro sito, potremmo guadagnare una commissione di affiliazione. Scopri di più

Non perdere gli ultimi aggiornamenti



NEWSLETTER

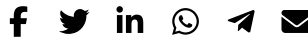


TELEGRAM



a cura di **Marina Londei**
Editor

Publicato il 02/01/2025 alle 15:30

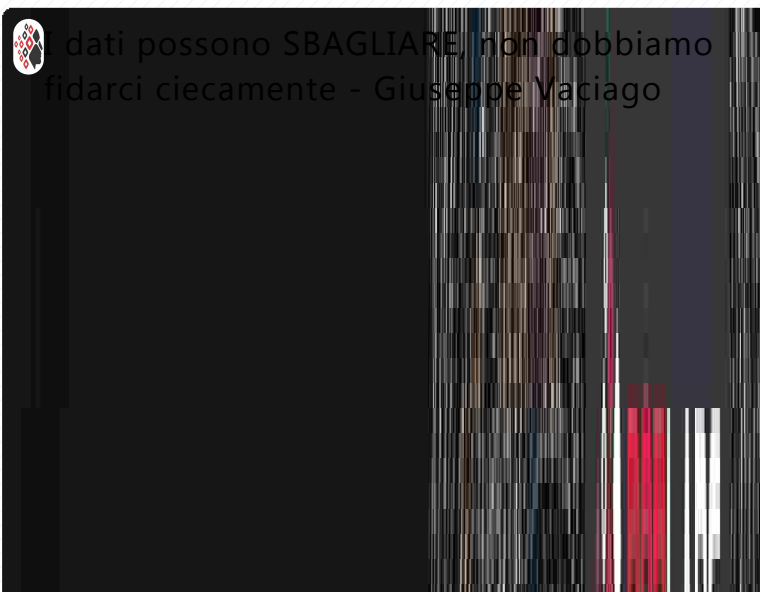


I PIÙ LETTI DI OGGI

- #1 (AGGIORNATA) Allarme SPID: 5,5 milioni di dati in vendita sul dark web
- #2 Half-Life 3 a quanto pare non è un mito, sarebbe già in fase di playtest
- #3 Questa macchina trasforma le bottiglie di plastica in filamento per la stampante 3D, geniale!
- #4 Addio a Martyn Brown, co-fondatore di Team17 e papà di Worms
- #5 Scoperta una tecnologia per i wearable che trasforma il calore in elettricità
- #6 LG lancia un microonde con un display da 27" (a cosa serve?)

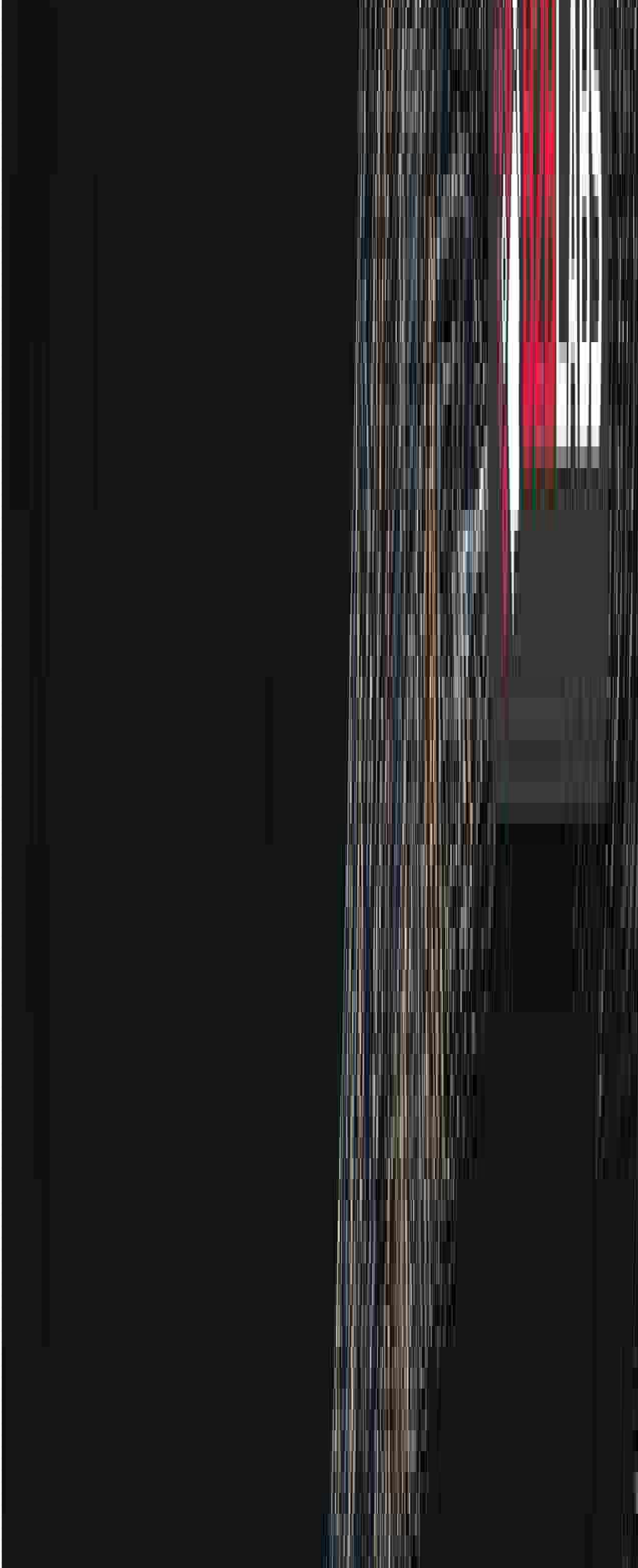
Il **CES di Las Vegas** sta per tornare e anche quest'anno l'innovazione italiana è pronta a conquistare il mondo. L'Arena Italia è pronta ad accogliere imprese e specialisti di settore dal 7 al 10 gennaio prossimi con le **soluzioni innovative di ben 46 startup** provenienti da tutto il Paese.

Durante la quattro giorni il padiglione, gestito dall'**ICE-Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane**, sarà animato da un **ricco programma di eventi** che favorirà la creazione di connessioni strategiche e darà la possibilità alle startup di presentarsi ai visitatori.



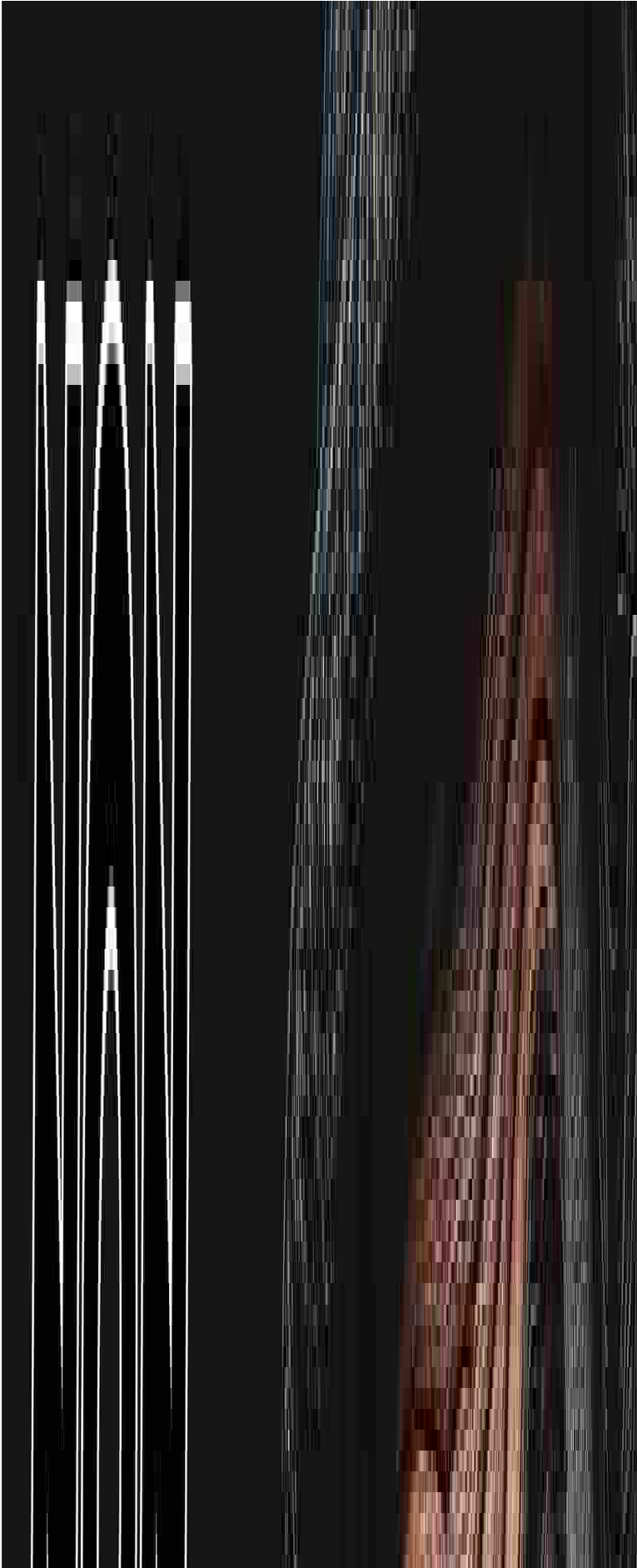
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



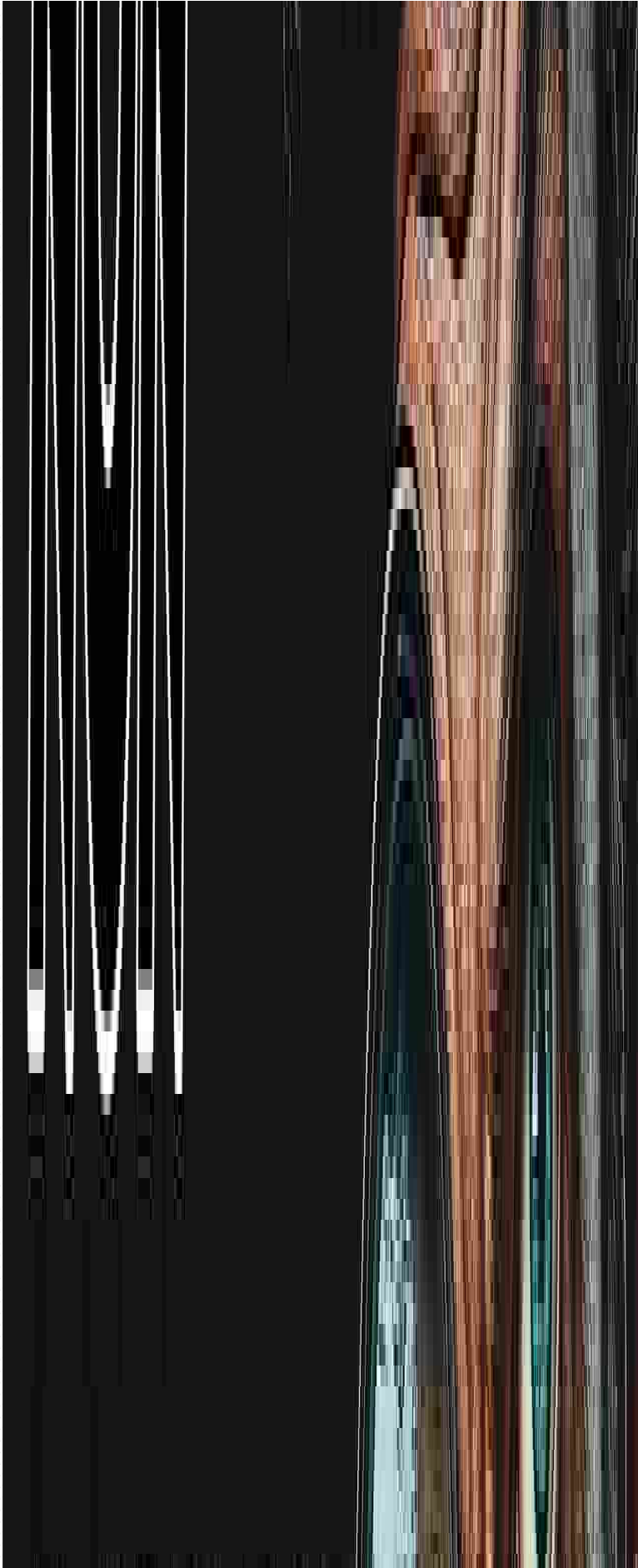
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



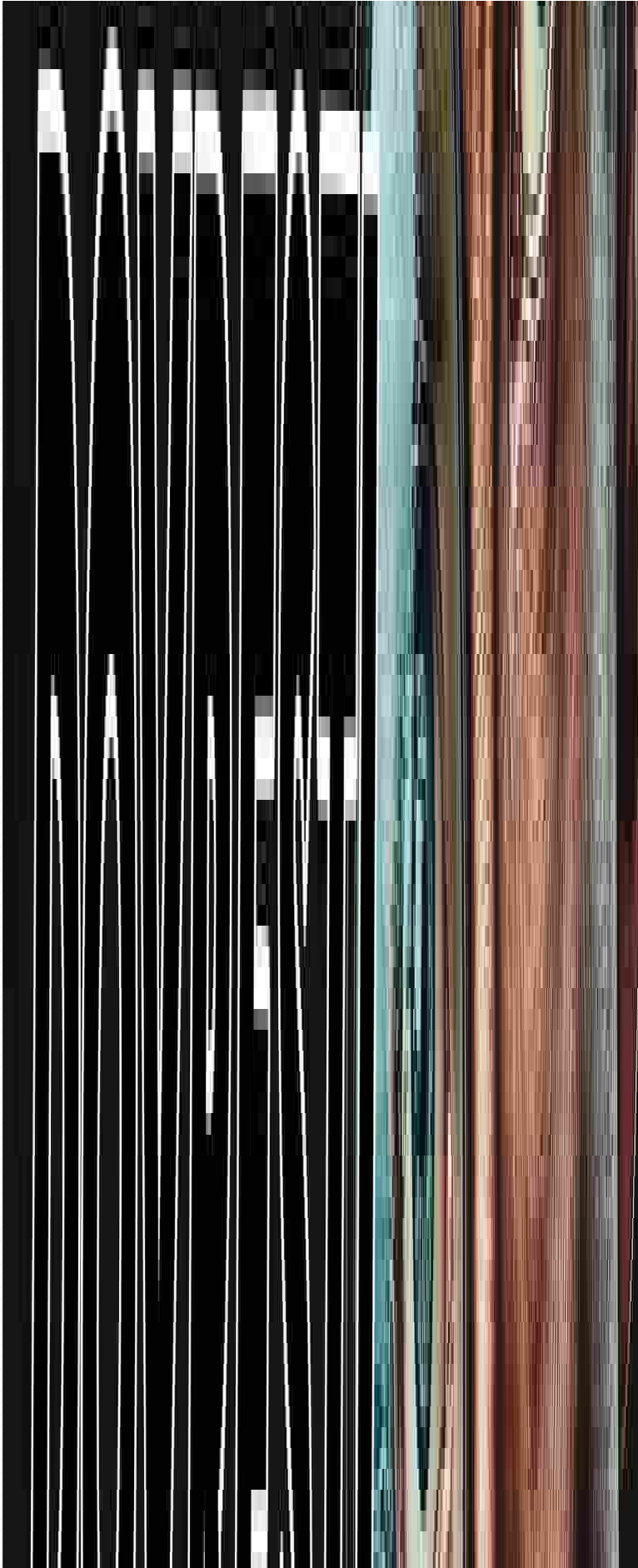
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



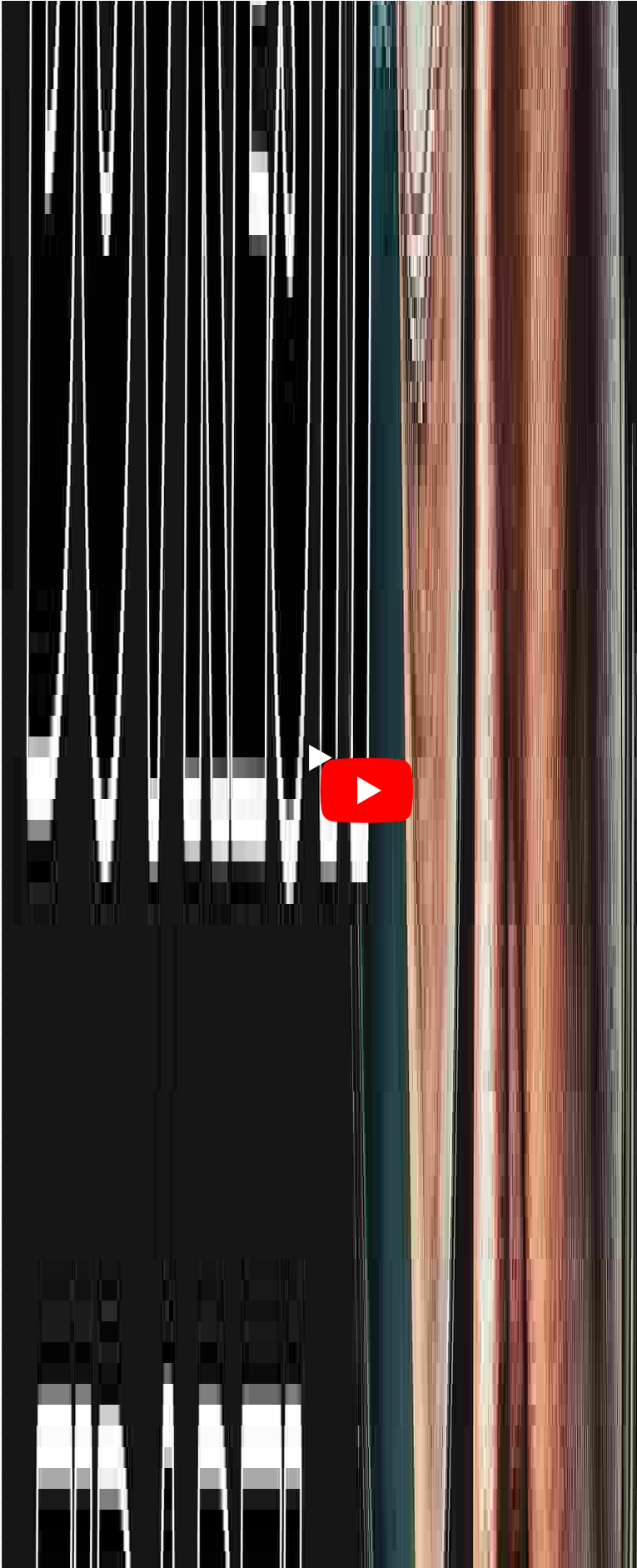
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



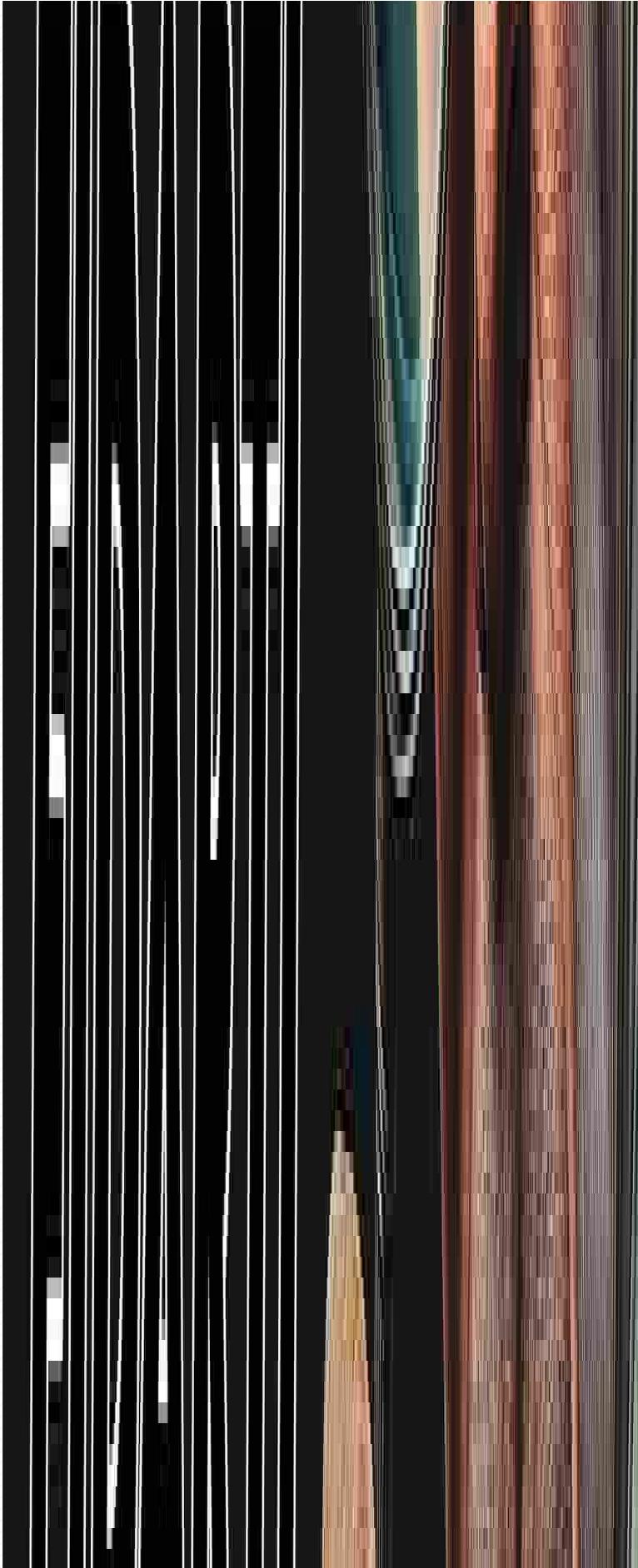
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



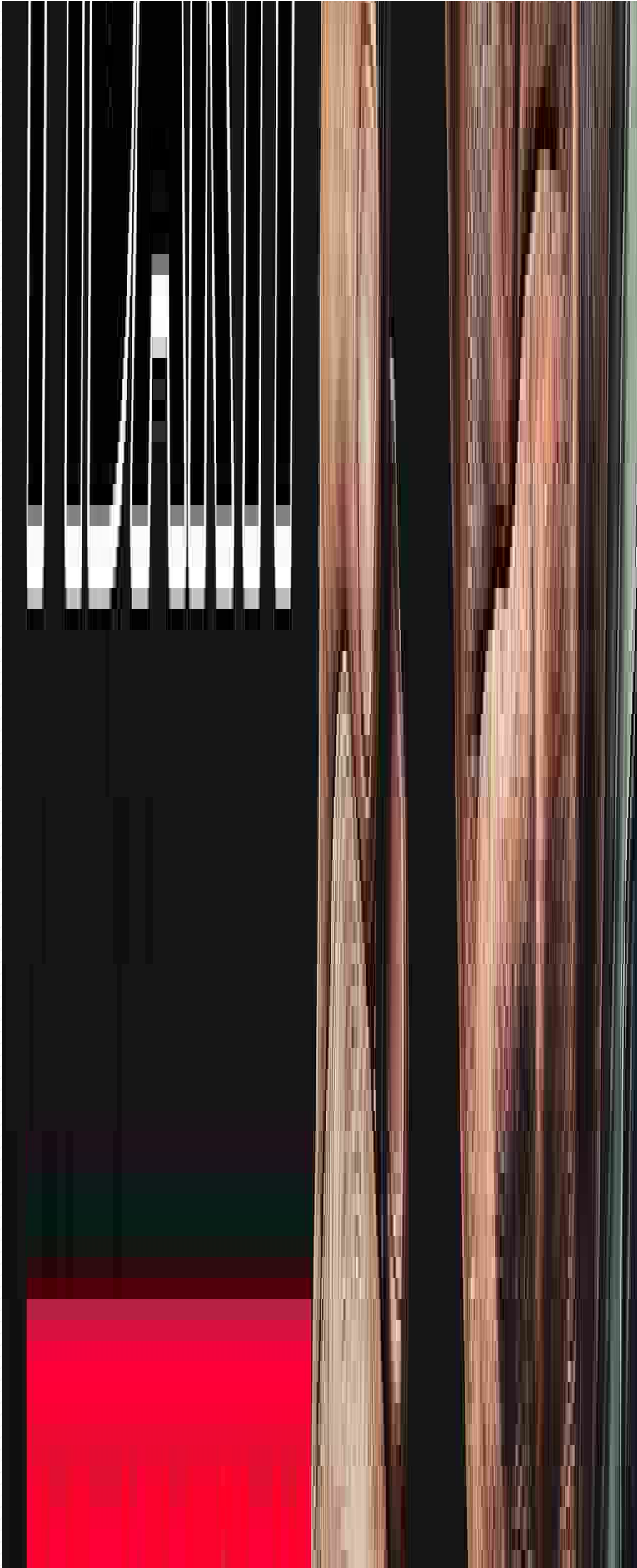
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



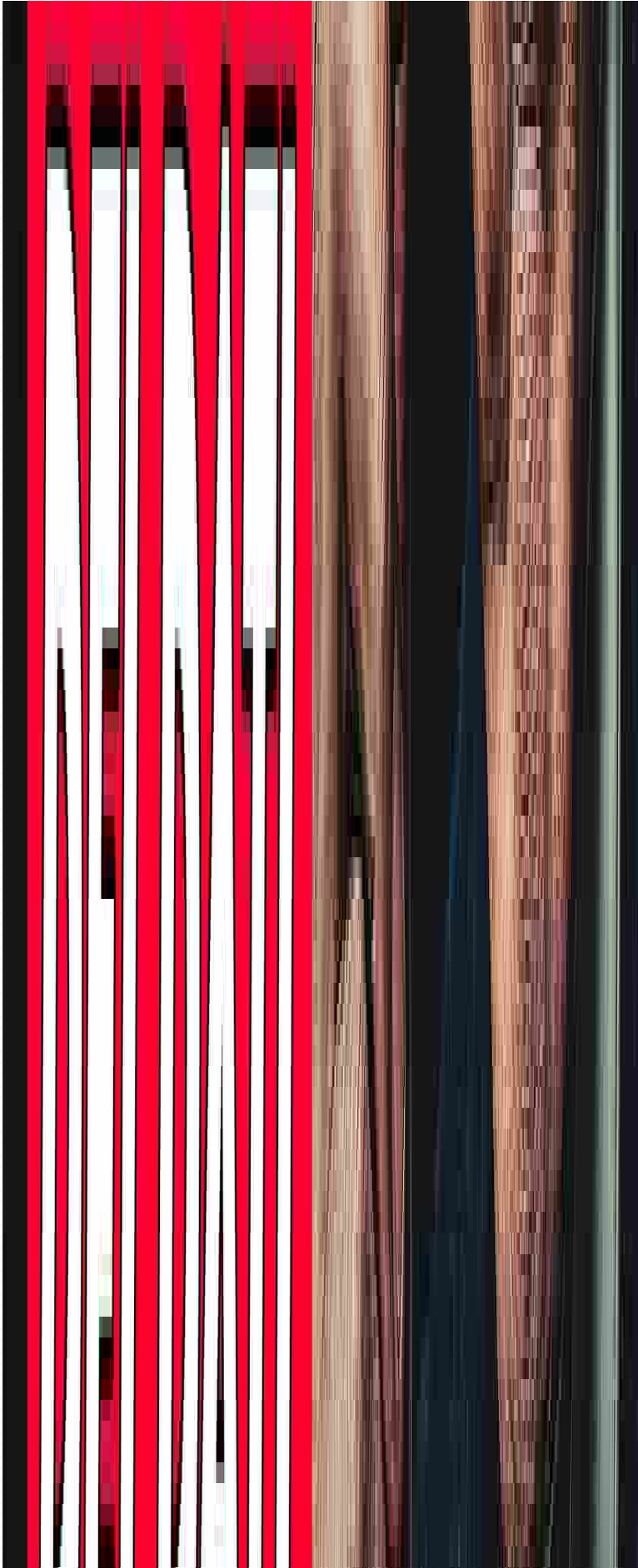
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



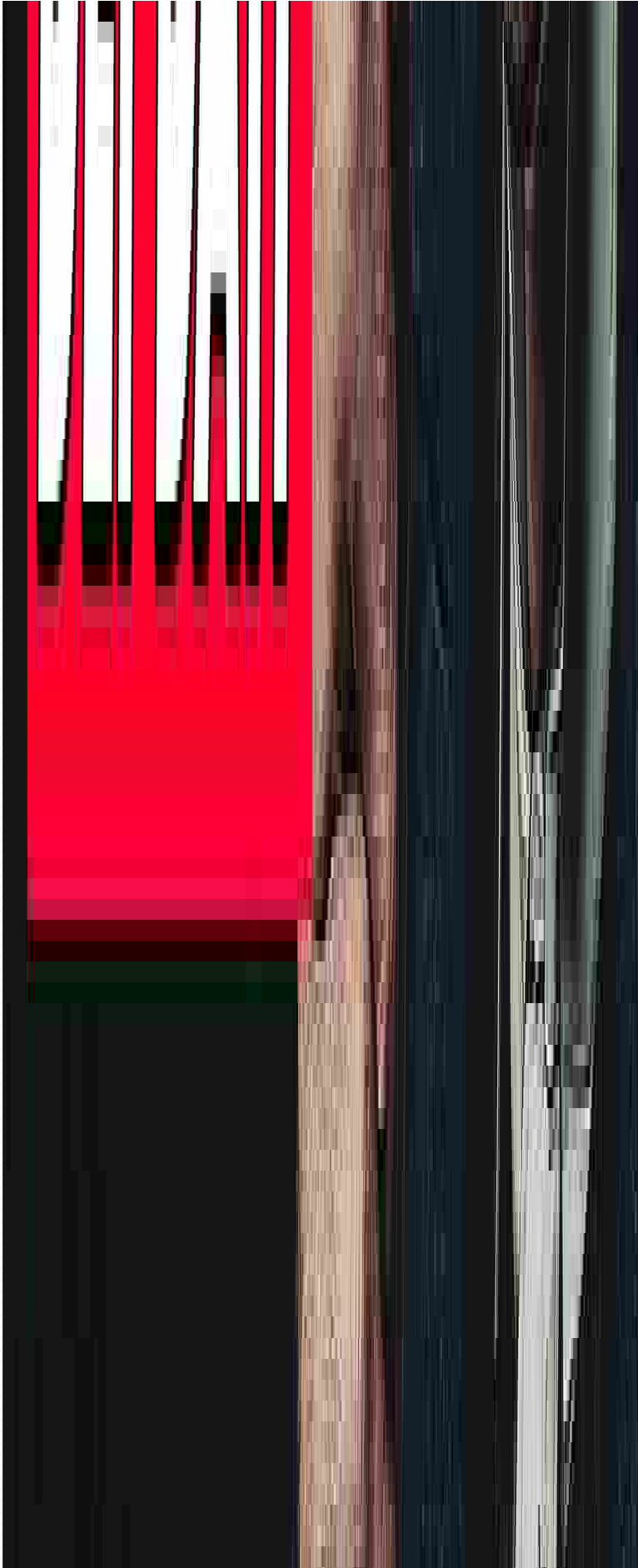
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



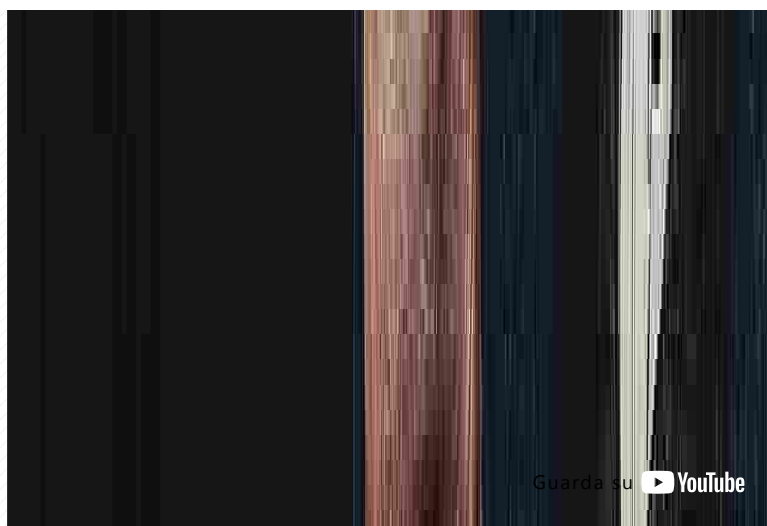
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



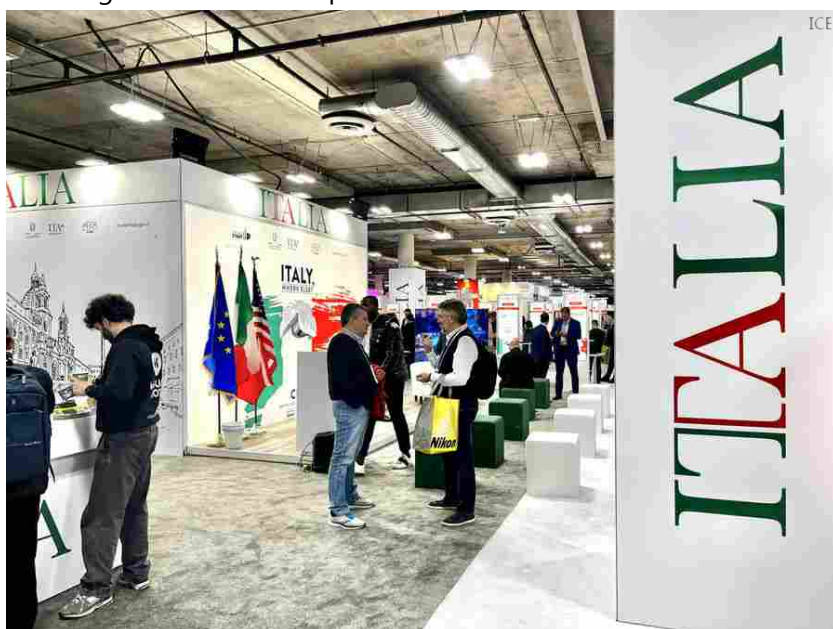
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Ti potrebbe interessare anche

Nel padiglione sarà inoltre presente un'**arena dedicata a panel tematici e dibattiti** con i principali attori dell'ecosistema tecnologico italiano e con partner internazionali.



7 gennaio

In occasione dell'inizio dei lavori si terrà il **taglio del nastro** al quale parteciperanno **Kinsey Fabrizio**, presidente della Consumer Technology Association (CTA) che organizza il CES, la Console generale d'Italia a Los Angeles **Raffaella Valentini** e il Trade Commissioner dell'Ufficio ICE di Los Angeles **Giosafat Riganò**.

A seguire si terrà l'**evento di networking "Spritz & Pitch"** che consentirà alle startup di entrare in contatto con stakeholder e investitori internazionali.

Nel pomeriggio **Jean David Malo**, presidente dell'European

Innovation Council (EIC) parteciperà a un **panel sulle opportunità per la crescita delle startup europee**. L'appuntamento anticiperà l'European Innovation Night, occasione di networking organizzata dalla Commissione europea che riunisce le delegazioni del Vecchio continente presenti all'Eureka Park.

A seguire si terrà un panel a cura di **Sergio Savaresi**, docente del Politecnico di Milano, sulla **mobilità del futuro**: Savaresi racconterà i progressi e gli scenari futuri del progetto AIDA (Artificial Intelligence Driving Autonomous) dell'Ateneo insieme a **Marco Verna**, Trade commissioner dell'Ufficio ICE di Chicago e a rappresentanti di **ANFIA** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) e AICA (Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature).

Parte della giornata sarà dedicata anche all'imprenditoria al femminile: protagonista dell'evento sarà **Prospera Women**, realtà della Silicon Valley che riunisce programmi per supportare startup a guida femminile in tutto il mondo. All'appuntamento saranno presenti Grace Park, Ceo di NuLeep, Luisa Marotta, Silicon Valley Outpost Manager di Terna e Alfredo Coppola, fondatore di Prospera Women. Il panel coinvolgerà le 14 startup a guida femminile del padiglione italiano.

In chiusura sarà la volta dell'innovazione in ambito medico e veterinario. La prima delle sessioni di pitch tematiche sarà l'occasione per tutte le startup italiane di **presentarsi al pubblico dell'Eureka Park**.



8 gennaio

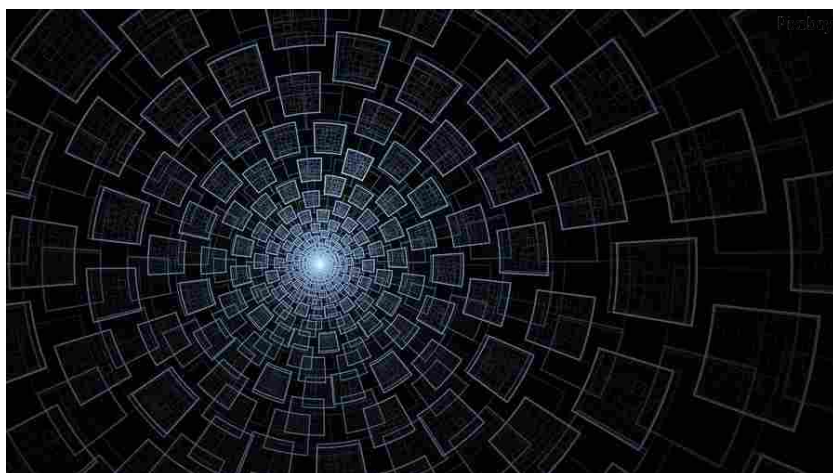
La seconda giornata dell'evento prevede l'**Innovation Talk di Area Science Park**. Fabrizio Rovatti, dirigente dell'istituto, anticiperà alcune delle prossime iniziative dell'ente a supporto delle startup e dell'innovazione deep tech in Italia. Area Science Park ha supportato anche quest'anno le startup italiane con un percorso di formazione dedicato, permettendo alle giovani realtà di massimizzare le opportunità di business e visibilità.

Seguiranno le **tavole rotonde organizzate da Innovit**, l'Italian Innovation and Culture Hub di San Francisco, per tracciare un bilancio dei primi due anni di attività, e da due delle realtà partner della missione italiana al CES.

Presenti **Cosmano Lombardo**, fondatore e CEO di Search On Media Group e ideatore del WMF (WeMakeFuture), che anticiperà i futuri sviluppi internazionali della manifestazione, e **Terna**, società che gestisce la rete di trasmissione nazionale italiana dell'elettricità in alta e altissima tensione e maggiore operatore indipendente di reti per la trasmissione di energia elettrica (TSO) in Europa, che racconterà i propri progetti di innovazione in Silicon Valley.

In seguito sarà la volta degli "**startup reel**", una sessione di pitch delle startup attive nel settore del clean-tech e dell'energia green.

Il pomeriggio sarà invece dedicato alla **Regione Sardegna e al Piemonte**, ecosistemi che ospiteranno due tavole rotonde per dare un quadro delle iniziative per lo sviluppo economico dei rispettivi territori.



9 gennaio

Il terzo giorno del CES nell'Arena Italia vedrà protagonisti altri tre partner della missione: presenti ETIES, PMI specializzata nell'interconnessione digitale che sviluppa soluzioni IoT

all'avanguardia, Liffo, realtà che sta per lanciare sul mercato un device per l'automazione della preparazione e cottura del cibo in casa, e ContentWise, realtà italiana operativa negli Stati Uniti che crea soluzioni digitali per migliorare la fruizione di contenuti soprattutto in ambito streaming video.

Non mancheranno nuovamente i momenti che renderanno protagoniste le startup del padiglione. Le sessioni tematiche della terza giornata saranno incentrate in particolare sulle **soluzioni per le smart city**, dalla sensoristica alle soluzioni per la gestione di grandi quantità di dati per il monitoraggio delle aree urbane, fino allo **space tech**, ma anche all'**IoT e alle soluzioni per l'efficiamento delle attività industriali**.

Spazio anche per la **smart mobility**, con diverse soluzioni per la gestione dell'energia nei veicoli, la sensoristica avanzata per la guida autonoma e un "robotaxi" modulare che può essere utilizzato in una flotta pilotabile da remoto.

Il pomeriggio sarà invece dedicato alle **soluzioni per il business**, dal time management alla produttività, oltre ai servizi legal-tech e di cybersecurity abilitati dall'IA e dalla blockchain, e alle soluzioni automatizzate per il corporate learning.

L'ultima sessione di pitch esplorerà l'ed-tech e le applicazioni per il settore turistico e museale, insieme alle tecnologie rivolte al mercato consumer ed entertainment.

A fine giornata l'organizzazione **WeMakeFuture premierà alcune startup del padiglione italiano** dando loro la possibilità di partecipare ai prossimi eventi organizzati da WMF e Search On in Italia e all'estero.

10 gennaio

L'ultima giornata di eventi sarà dedicata al **networking e alle visite di imprenditori e investitori agli stand delle startup** per permettere a queste realtà di massimizzare il proprio impatto e le opportunità di business facendosi conoscere nel mondo.



Crafting innovation, shaping the future

L'Italia è di nuovo pronta a dare prova della propria **capacità di innovare**, senza dimenticare l'attenzione e la cura artigiane che da sempre caratterizzano il lavoro delle realtà del Paese.

"**Crafting innovation, shaping the future**" è il motto con cui l'Agenzia ICE presenterà le 46 startup italiane al CES 2025, anticipando soluzioni concrete che sanno sfruttare tecnologie solide, ma dal grande potenziale.

Il padiglione italiano sorgerà presso **Eureka Park**, l'area espositiva del CES dedicata alle startup e alle delegazioni nazionali organizzate da diversi Paesi del mondo. Qui saranno protagoniste le 46 startup selezionate per l'evento, provenienti da 14 regioni.


Tante le innovazioni made in Italy che troveremo a Las Vegas, dalle **tecnologie di sensoristica avanzata** per la computer vision, per la manutenzione predittiva nelle fabbriche e per la gestione intelligente dei rifiuti, allo **space tech**.

Non mancheranno poi le proposte per la **mobilità intelligente**, dai supercondensatori solidi per veicoli elettrici ad alte prestazioni a un robotaxi a guida autonoma che può essere utilizzato in una flotta pilotabile da remoto.

Massima attenzione anche per il **clean-tech**, le tecnologie dedicate alla sostenibilità ambientale: troveremo pannelli solari leggeri, portatili e pieghevoli, un sistema di sensori che monitorano la presenza di gas inquinanti in ampie aree, ma anche una soluzione IoT per abbattere i costi energetici di funzionamento dei macchinari industriali senza sostituirli e una nuova tecnologia per la manifattura additiva che rende obsoleta la produzione massiva di componentistica.

Ampio spazio alle **tecnologie per la salute**, molte delle quali basate sull'IA per supportare i medici in fase di anamnesi e diagnostica o i medici veterinari durante le visite. Ci saranno inoltre proposte tecnologiche per aiutare i pazienti durante la fase post-operatoria, così che possano seguire una corretta riabilitazione. Infine si contano anche numerose **soluzioni rivolte al pubblico di massa**, come il "conciierge virtuale" per l'hospitality e il robot che accompagna le visite al museo.

Durante l'evento le startup avranno l'occasione di mostrare al mondo le proprie proposte, pensate per **migliorare le attività produttive, l'organizzazione dei sistemi urbani e la vita delle persone**.


COMMENTA
LEGGI ALTRI ARTICOLI

Articolo 1 di 5

L'innovazione italiana torna al CES di Las Vegas con 46 startup

Anche quest'anno l'innovazione italiana sarà presente al CES di Las Vegas. Saranno 46 le startup partecipanti, con innovazioni che spaziano dalla mobilità intelligente a sensori per smart city.

Questo sito utilizza cookie di profilazione, propri o di altri siti, per inviare messaggi pubblicitari mirati. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#). Se accedi a un qualunque elemento sottostante questo banner accetti all'uso dei cookie.

Ok

**TORINOCRONACA**L'EDITORIALE
IL BORGHESEEDIZIONE DIGITALE
ABBONAMENTIEDIZIONE
DIGITALE

••• | ULTIME NOTIZIE **TORINO** PROVINCIA CRONACA TENDENZE TEMPO LIBERO EVENTI SPORT SPECIALI

-
- >
- Torino Cronaca
- >
- Torino

LA CRISI DELL'AUTOMOTIVE

Flop dell'elettrico e concorrenza (cinese): così Stellantis ha perso 1 auto su 10

I dati delle immatricolazioni nel 2024. A dicembre, con Mirafiori ferma, per Fiat -41%



ANDREA MONTICONE

Email:

andrea.monticone@cronacaqui.it

02 GENNAIO 2025 - 20:10





Play Pause Resume Stop

Un'auto su 10 persa, **un calo che è venti volte quello del mercato nazionale**, in cui a salvarsi sono solo la vecchia Fiat con la Panda (sempre in testa alle vendite) e la Jeep con l'Avenger, il Suv più venduto della sua categoria. E una quota di mercato che è scesa al di sotto del 30%. Dati che **non basta a spiegarli la sola flessione del mercato, il flop dell'elettrico**. Questa la sintesi di un autentico annus horribilis per **Stellantis**, un naufragio che coinvolge anche la politica, cui il Gruppo aveva promesso un milione di auto in un anno e, invece, si è fermata al di sotto della metà.



Stellantis, quale 2025? Parla il capo di Fiat: "Ecco la 500 Torino" VIDEO

Nuovo spot promozionale, con "Sogna ragazzo sogna", ma a Mirafiori c'è l'incubo cassa integrazione

Secondo **le elaborazioni di Dataforce**, Stellantis nel mese di dicembre ha venduto, in Italia, **solo 24.411 auto, ossia il 18,1% in meno dello stesso mese del 2023**. Con un calo della quota di mercato del 3,7%. E, se a dicembre il calo è spiegabile con la produzione ridotta e il tentativo di smaltire gli stock, bisogna guardare i dati complessivi: nel 2024, la quota di Stellantis sul mercato nazionale è stata del 29%. **In totale sono stati immatricolati 452.615 veicoli, ossia il 9,9% in meno rispetto al 2023. Fiat, da sola, ha perso il 41% a dicembre (con Mirafiori ferma)**, ma il



I più letti



COLPO DI SCENA

Bianca Guaccero felice: «Giovanni mi mette al primo posto»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

brand è il più venduto in Italia e, come detto, la Fiat Panda è la più venduta in Italia: oltre 4mila immatricolazioni solo a dicembre.



Il marketing... a prova di bomba di Stellantis: ecco cosa fa alla DS7 Vauban - VIDEO

Francois Olivier testa l'ammiraglia francese in mezzo a razzi e fuochi d'artificio a Capodanno

A livello globale, il mercato italiano registra a dicembre 105.715 auto, mentre in tutto il 2024 sono state 1 milione e 558.704, **soltanto lo 0,5% in meno rispetto al 2023**, una percentuale quasi venti volte inferiore a quella della sola Stellantis. Un segno che il mercato si è comunque frammentato, con l'avanzare di nuovi protagonisti (che è un po' quello che l'ex ceo **Tavares** ripeteva...).



Raddoppia il fatturato, poi mette in cassa. Il caso del fornitore Ducati (e Stellantis)

Ordini cancellati per la Tcn Vehicles di Alba e fatture non pagate dai colossi dell'automotive

Ma come sarà il 2025? **"Ci aspettiamo un 2025 ancora difficile e incerto su entrambi i fronti, mercato e produzione"** spiega **Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia**. "Sul versante europeo - aggiunge - è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà al 2035. Come **Anfia**, siamo fermamente impegnati a portare a tutti gli Associati, con misure concrete da concordare col governo in tempi rapidi, un effettivo sostegno nei prossimi mesi, che si prevedono ancora moto complicati". Ossia, **il Green Deal dell'Europa va rivisto**, sia per la messa al bando del motore termico sia per i limiti - con multe relative - delle emissioni di CO2.



Stellantis ha venduto Comau agli americani: ecco le parole di John Elkann

Il fondo One Equity Partners ha completato l'acquisizione della maggioranza dell'azienda di robotica

Al di là dello stop agli incentivi, **le auto elettriche ricaricabili calano del 15,7%** a dicembre e rappresentano il 9% del mercato del mese (a dicembre 2023 era il 10,1%); nel cumulato calano del 12,9% e hanno una quota del 7,5%. Crescono, a fronte di un calo dell'11,6% anche di quelle a benzina, **le vetture mild e full hybrid: +9,3% a dicembre, con una quota del 40,3%**, e +10,1% nel corso di tutto il 2024. Una tendenza che certi produttori hanno capito (forse) troppo tardi.

TAG

stellantis , immatricolazioni 2024 , fiat , jeep avenger , automotive , anfia

LA STORIA

Torino, qui il caffè costa 80 centesimi: ecco il bar che (r)esiste da 150 anni



AUTOMOTIVE

Stellantis ha venduto Comau agli americani: ecco le parole di John Elkann



La vignetta del giorno - 1 gennaio 2025

/ In primo piano



Formazioni, precedenti, dove vederla in tv: tutto sulla sfida di Supercoppa Italiana tra Juve-Milan. Intanto Thiago Motta...

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Email



Guasto a Porta Nuova, sospesa la circolazione dei treni



Flop dell'elettrico e concorrenza (cinese): così Stellantis ha perso 1 auto su 10



Buongiorno Torino! La nostra newsletter quotidiana gratuita, con tutte le notizie più fresche del giorno.



- Ultime Notizie
- Torino
- Provincia
- Cronaca
- Sport
- Speciali
- Tempo Libero
- Tendenze
- Eventi
- Mediagallery
- I Consigli di CronacaQui
- Gli Speciali di CronacaQui
- Il Borghese
- Almanacco del tuo giorno
- Info Utili
- Contatti
- Rss
- Cookies Policy
- Pubblicità
- Concorsi
- [Termini e condizioni](#)
- [Privacy Policy](#)

TORINOCRONACA

TorinoCronaca.it | Amministratore unico e Direttore responsabile: **Massimo Massano**
 Direttore politico: **Beppe Fossati** | Redattore capo: **Andrea Monticone** | Capo servizio cronaca: **Marco Bardesono**
 Editore: Editoriale Argo s.r.l. Via Principe Tommaso 30 - 10125 Torino | C.F. 08313560016
 P.IVA. 08313560016. | Redazione Torino: via Principe Tommaso, 30

- 10125 Torino | Tel. 011.6669. Email redazione@cronacaqui.it. Fax. 0116669232 | ISSN 2611-2272
 Registrazione tribunale n° 1877 del 14.03.1950 Tribunale di Milano
 Nell'anno 2023 sono stati percepiti i contributi di cui al decreto legislativo 15 maggio 2017, n. 70. Indicazione resa ai sensi della lettera f) del comma 2 dell'articolo 5 del medesimo decreto legislativo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Napoli

CERCA



METEO
OGGI
15°

SCOPRI ALTRE CITTÀ

ROMA MILANO NAPOLI PALERMO TORINO GENOVA IN ITALIA

HOME AZIENDE **NOTIZIE** EVENTI CINEMA FARMACIE MAGAZINE METEO MAPPA + INSERISCI ATTIVITÀ

ULTIMA ORA **ECONOMIA** CRONACA POLITICA SPETTACOLO SPORT TECNOLOGIA RASSEGNA STAMPA

Anfia, Vavassori: In Italia ancora divario enorme tra veicoli prodotti e venduti

Condividi Invia



'Oltre alla debolezza che permane nel mercato, continuiamo ad essere l'unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale. Ci aspettiamo un 2025 ancora...

[Leggi tutta la notizia](#)

il Denaro.it | 02-01-2025 19:04

Categoria: **ECONOMIA**

ARTICOLI CORRELATI

Consumi: Findomestic, nel 2024 friggitrici e i robot da cucina tra i prodotti più venduti

il Denaro.it | 28-12-2024 19:07

Findomestic, risultati a sorpresa dall'Osservatorio sui consumi

il Denaro.it | 01-01-2025 13:44

Avenger sempre più 'premiata', il Suv traina la crescita europea di Jeep

Gazzetta di Salerno | 25-12-2024 00:00

Notizie più lette

1 Luke Littler, un ex conduttore della Bbc offende la star delle freccette per l'aspetto fisico (Telegraph)

il Napolista | 02-01-2025 19:42

2 Il 5 gennaio torna la #domenicalmuseo

il Denaro.it | 02-01-2025 19:07

3 Napoli, uomo mascherato rivernicia i paletti dissuasori: ha 50 anni ed è manager

il Denaro.it | 02-01-2025 19:06

4 Da papiri bruciati a lingue perdute, l'IA ora legge la storia

il Denaro.it | 02-01-2025 19:05

5 Musei, il 5 gennaio torna la domenica con ingresso gratuito: ecco tutti gli appuntamenti

il Denaro.it | 02-01-2025 19:05

Temi caldi del momento

aggiornamenti foto gol partita

club comments comments

controlli arrestato polizia

sindaco sicurezza mercato

Gli appuntamenti

Cosa ti serve?

Info e numeri utili in città

FARMACIE DI TURNO
oggi 2 Gennaio

Inserisci Indirizzo

TROVA



Trasloca ma senza impazzire: scegli bene il servizio



La cultura e lo spettacolo della tua città fanno notizia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

NEL 2024 VENDITE -0,5%

Il mercato italiano ha perso il 18% dal periodo pre Covid

Filomena Greco — a pag. 4

In Italia il mercato 2024 ristagna (-0,5%) Dal 2019 il 18% di vetture vendute in meno

Settore in crisi

A dicembre vendite in calo del 4,9%. Stellantis ha perso quasi il 10% in un anno

Filomena Greco
TORINO

Il mercato dell'auto in Italia chiude l'anno con immatricolazioni in calo dello 0,5% sul 2023 e una serie di incognite sul 2025. A cominciare dalle possibili conseguenze delle strategie che le case produttrici dovranno adottare per ridurre il rischio di multe nel corso dell'anno, riequilibrando il mix di motorizzazioni da immatricolare. E senza dimenticare poi l'assenza di incentivi a sostegno della domanda, almeno stando alle attuali intenzioni espresse dal Governo. Nel mese di dicembre, le immatricolazioni sono state 105.715, in calo del 4,9% su dicembre 2023. Da gennaio le auto vendute sono state un milione e 558.704, lo 0,5% in meno rispetto all'anno prima e oltre il 18% in meno rispetto ai volumi del 2019, pari a oltre 350mila autovetture. In questo contesto l'elettrico in Italia resta inchiodato ad una quota di mercato pari al 4,2% e registra in un anno un calo dei volumi comunque di quasi l'1%, nonostante gli incentivi che per questa

categoria di auto si sono volatilizzati in un solo giorno. Stellantis chiude l'anno con volumi in calo del 10% mentre le immatricolazioni di dicembre in forte discesa (-18,1%) sono state condizionate dall'andamento di Fiat, che ha perso nel mese il 40% dei volumi pur restando il primo brand.

L'equazione necessaria a sostenere il mercato auto nel suo complesso, dunque, risulta ancora difficile da chiarire in maniera univoca per gli operatori del settore. L'Unrae (case produttrici estere) chiede una «con-



IL CONTATORE DELLA CRISI

Il contatore della crisi calcola i giorni di calo della produzione italiana dal 1° febbraio 2023, il momento di avvio della lunga sequenza di segni meno che caratterizza la nostra industria manifatturiera. L'ultimo aumento della produzione industriale, infatti, risale al gennaio dell'anno scorso.

grua, coerente e continuativa attenzione di sostegno al mercato delle nuove tecnologie». Per Federauto (concessionari), «gli effetti degli incentivi sono stati di fatto più che azzerati a fine anno, proprio perché - spiega il presidente Massimo Artusi - arrivati in ritardo e isolati da una revisione complessiva della politica per l'auto, hanno contribuito a disorientare il mercato più che a sostenerlo». Anfia (filiera auto) mette insieme i due fronti della crisi, il mercato e la produzione: «Oltre alla debolezza che permane nel mercato - sottolinea il presidente Roberto Vavassori - continuiamo ad essere l'unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale». Il 2025 sarà un anno difficile, su questo ci sono pochi dubbi, «mentre l'attesa per il 2026 - aggiunge Vavassori - anche grazie ai risultati del Tavolo sviluppo automotive al Mimit, è di ridurre finalmente questo divario, tra un mercato che vogliamo torni ad essere tonico e una produzione che dovrà soddisfare in maggior grado le richieste del mercato stesso, con veicoli e componenti prodotti in Italia».

In casa Stellantis, l'anno chiude con un calo delle immatricolazioni del 10% e una quota di mercato scesa sotto il 30%. A soffrire sono soprattutto i marchi ex Fca, Fiat, Lancia e Maserati, mentre Jeep e Alfa Romeo iniziano a risalire la china grazie ai nuovi modelli, Avenger - il SUV più

venduto in Italia - e Junior. Fiat perde il 40% dei volumi nel mese e il 17% da inizio anno. L'andamento negativo di dicembre - Fiat sconta l'attesa dell'arrivo sul mercato della Nuova Panda e le prestazioni deboli della famiglia allargata di 500 e 600 - fa scivolare il brand italiano per eccellenza al quarto posto nel mese per volumi di vendite dopo Dacia, Toyota/Lexus e Volkswagen mentre resta il primo marchio se si guarda alle performance dell'intero anno, sebbene con una quota di mercato ridotta dall'11 al 9%. Lancia paga il prezzo della fine della vecchia Ypsilon e del lancio del nuovo modello e da gennaio perde un terzo delle immatricolazioni. Anno difficile anche per Maserati che vede ridurre all'osso la gamma e calare del 41%. Anche il Gruppo Volkswagen archivia un mese deludente ma tiene i volumi nell'anno (+0,42%) grazie al contributo positivo di Skoda e Audi. Renault recupera volumi da gennaio (+10%) e sfiora il 12% di quota di mercato. Tra i new comer, la cinese MG archivia un anno con immatricolazioni in crescita di oltre il 30% e una quota di mercato al 2,5% mentre inizia la sua corsa sul mercato italiano Byd che registra 2.886 immatricolazioni, 1.700 solo nell'ultimo trimestre. Ma tra le performance migliori c'è quella messa a segno da Toyota che insieme a Lexus chiude un anno con volumi in crescita del 25% e con una quota di mercato più alta di due punti rispetto al 2023.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, l'anno chiude in rosso in Europa persi 30mila posti

di Diego Longhin

TORINO – I numeri in rosso di fine anno rappresentano la crisi che sta attraversando il comparto dell'auto in Italia e in Europa, dove, negli ultimi 12 mesi, secondo un report di Clepa - l'associazione che raggruppa le imprese della componentistica - per il *Financial Times*, si sono persi 30 mila posti di lavoro nell'indotto. Erano 15 mila nel 2023, mentre dal 2020 si sono cancellati 58 mila posti. Colpa di un mercato che si è ristretto, almeno nel Vecchio continente. Una dinamica legata alla transizione verso l'elettrico con scadenza 2035, che ha portato il primo produttore nella Ue, Volkswagen, a un piano di riduzione della produzione e un taglio di 35 mila posti al 2030. Mentre colossi giapponesi come Nissan e Honda decidono di fondersi per diventare il terzo gruppo al mondo e superare quella che viene definita la tempesta perfetta. Buriana che durerà per tutto il 2025.

Il settore in Italia non è riuscito a ritornare ai livelli pre-Covid. In dicembre sono state immatricolate 105.715 vetture, con un calo del 4,9% sullo stesso mese del 2023. Negli ultimi dodici mesi le immatricolazioni sono state 1.558.704, con una flessione negativa dello 0,5% sul 2023, ma di ben il 18,7% sul 2019, anno precedente la pandemia. «I dati dell'Europa verranno resi noti a metà gennaio, ma le previsioni indicano un calo sul 2019 in sostanza analogo a quello italiano. La causa va ricercata nel-

la politica dell'Unione europea per la transizione energetica», dice Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor. Non mancano però le eccezioni, come la Spagna, dove le vendite sono cresciute del 7% grazie anche agli incentivi all'acquisto.

Stellantis, gruppo che ha come primo azionista Exor, che controlla anche *Repubblica*, a dicembre ha registrato un calo del 18,1%, passando da una quota di mercato del 26,8 al 23,1%. Sull'anno la flessione è stata del 9,9% in meno, con una riduzione delle quote del 3%: dal 32 al 29%. Fiat a dicembre ha fatto segnare un -41%, ma è il primo marchio in Italia e la Panda è la vettura preferita.

La penetrazione delle auto elettriche rimane in sostanza uguale. Sono state immatricolate 64.983 vetture full electric, il 2% in meno del 2023, con una quota di mercato stabile al 4,2%. A dicembre le vetture solo a batteria sono state 5.853, il 14% in meno rispetto al dicembre 2023. E il presidente di Motus-E, l'associazione che raggruppa gli operatori impegnati nella transizione, Fabio Pressi, dice che «un ambiente più aperto all'elettrico contribuirebbe a contenere l'impatto sull'industria delle discusse multe europee sulle emissioni di CO₂». Limiti che sono scattati con l'inizio dell'anno e contro i quali si sono scagliate le associazioni di categoria. A iniziare dall'Accea, il club dei costruttori del Vecchio continente, guidato dall'ad di

Mercedes Ola Källenius. Si stima in oltre 16 miliardi il peso delle sanzioni. Ora il requisito minimo per le auto nuove cala dai 116 grammi per chilometro di CO₂ del 2024 a 94 grammi. Le vendite delle elettriche, per evitare le multe, dovrebbero salire di un 9-10%. Difficile. Unica soluzione è abbassare la produzione di vetture dotate del motore tradizionale per non pagare 95 euro per ogni grammo di CO₂ in eccesso, moltiplicato per il numero di veicoli oltre il target. Germania, Italia e Francia hanno chiesto a Bruxelles di intervenire, ma per ora non ci sono segnali concreti. Si vedrà se ci sarà un rinvio delle sanzioni con il «dialogo strategico» della Commissione Ue sul futuro dell'industria auto e sul processo di transizione all'elettrico.

L'Unrae, che rappresenta i produttori esteri, sostiene che «la transizione verso una mobilità a zero emissioni non mostra accelerazioni: il 2024 è un anno sprecato - spiega il presidente Michele Crisci riferendosi alle multe - non possiamo accettare che una politica frammentaria e sconsiderata, a livello sia europeo che italiano, si trasformi in un peso penalizzante per i costruttori». Roberto Vavassori, numero uno dell'Anfia, sigla che invece rappresenta l'indotto italiano, si aspetta «un 2025 difficile per mercato e produzione, e un 2026 più tonico». Ma sul versante europeo «è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà alla transizione nel 2035».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il numero

1.558.704

I veicoli acquistati

Negli ultimi 12 mesi sono state vendute in Italia oltre un milione e mezzo di vetture. La flessione è dello 0,5% ma l'andamento nei mesi è stato altalenante

Le immatricolazioni sono diminuite del 5% a dicembre e dello 0,5% nel 2024. Previsioni negative: «Stop alle multe Ue sui limiti di CO₂»





Automotive in crisi, male il green Stop anche alle vendite di Tesla

► Nel 2024 immatricolati in Italia 1,5 milioni di veicoli, Stellantis perde il 10%. Tagliati oltre 30mila posti di lavoro in Ue
L'elettrico non sfonda (-2%) e per la prima volta da dieci anni scendono le consegne mondiali della big di Elon Musk

LO SCENARIO

ROMA Meno immatricolazioni in Italia e in Europa e una perdita di posti di lavoro tra i fornitori Ue di componenti più che raddoppiata. Sono i numeri dell'anno nero che si è appena concluso per il mercato dell'automotive, sempre più in crisi nella complessa transizione al green. Una difficoltà generale che, per la prima volta in dieci anni, colpisce anche le consegne globali delle auto elettriche di Tesla, il marchio di lusso di Elon Musk, con un calo dell'1,1% che contraddice le previsioni positive del miliardario americano. A dicembre sono state immatricolate in Italia 105.715 auto, con un calo del 4,9% in un anno. Nell'intero 2024 le immatricolazioni sono state invece poco più di 1,5 milioni, in discesa dello 0,5% sul 2023, ma di ben il 18,7% sul 2019, l'anno prima della pandemia.

IL PRODUTTORE

Nell'anno appena concluso le immatricolazioni di veicoli a benzina in Italia sono aumentate dell'1,9%, mentre quelle delle auto diesel sono calate del 21,4%. Sono poi state immatricolate quasi 65mila auto full electric, il 2% in meno rispetto al 2023 (la quota di mercato è stabile al 4,2%). Quanto al tipo di vendite, è in controtendenza l'usato, con un aumento dei trasferimenti di proprietà del 6,5%, a quota 5,4 milioni.

Per quanto riguarda Stellantis, il solo produttore nel Paese, il 2024 si è chiuso con 452.615 auto immatricolazioni, con una flessione del 9,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. La quota di mercato si è at-

stata nei dodici mesi al 29% (-3% rispetto al 2023) e a dicembre le vetture Fiat hanno fatto registrare un calo del 41% (ma resta in tutto il 2024 il primo brand in Italia). La Panda, prodotta a Pomigliano, rimane la vettura preferita dagli acquirenti italiani, con circa 100mila vendite in tutto l'anno. «La situazione in Italia - commenta il Centro Studi Promotor - non differisce molto da quella dell'Ue, i cui dati definitivi arriveranno a metà gennaio, ma che farà registrare un analogo calo sul 2019. Senza aiuti pubblici la transizione energetica ha costi di produzione troppo alti e prezzi davvero poco sostenibili per i consumatori». Secondo quanto emerge da un'analisi condotta per il Financial Times dall'Associazione europea dei fornitori automobilistici (Clepa), nel Vecchio Continente sono stati tagliati più di 30mila posti di lavoro nel 2024 in tutto il settore, rispetto 15mila del 2023. I grandi marchi, dal costruttore di pneumatici francese Michelin alla tedesca Bosch, hanno annunciato le sforbiate al personale perché le vendite di nuovi veicoli sono diminuite costantemente, lasciando tra i fornitori un eccesso di capacità e prospettive fosche per il futuro. Rallenta anche la creazione di posti di lavoro: dal 2020 si sono registrate più di 58mila perdite nette di occupati nel settore in tutta Europa. Tra i produttori di auto la bassa penetrazione dei veicoli elettrici continua quindi a sollevare preoccupazioni sul raggiungimento degli target green previsti dai regolamenti Ue per frenare gli effetti catastrofici dei cambiamenti climatici.

Secondo le ipotesi più funeste già quest'anno potrebbero scattare per alcuni costruttori sanzioni comples-

sive fino a 16 miliardi. Per l'associazione delle case automobilistiche estere che operano in Italia, l'Unrae, «la transizione green non mostra un'accelerazione: il 2024 è un anno sperato». In questo contesto, secondo Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l'associazione della filiera dell'auto, «l'Italia continua ad essere l'unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti sul territorio». «Ci aspettiamo - aggiunge - un 2025 difficile, mentre l'attesa per il 2026 è di ridurre il divario». Da produttori, consumatori ed esperti di Motus-E arriva quindi la richiesta al governo e alla Commissione Ue di una politica industriale che rilanci l'automotive, in controtendenza rispetto al taglio dei fondi al settore contenuto in Manovra.

LA BIG USA

Quanto a Tesla, le consegne mondiali nel 2024 sono state poco meno di 1,8 milioni. In Italia il ribasso sfiora il 6%, anche se dicembre ha segnato un incremento del 38,35% rispetto a un anno prima. A Wall Street, ieri, il titolo Tesla è arrivato a perdere oltre il 7%. A pesare non solo le incertezze sulle strategie del gruppo e sul ruolo di Musk, impegnato nel prossimo governo Usa di Donald Trump. Ma anche una competizione accanita con la Cina (sempre più probabile il sorpasso sulle consegne da parte della big Byd), gli altri produttori Usa e vari competitor mondiali, dalla coreana Hyundai agli europei Bmw e Volkswagen. Per il rilancio di Tesla Musk, dopo diversi ritardi, punta ancora sul progetto dell'auto a guida autonoma, su cui però si farà sentire la concorrenza cinese.

Giacomo Andreoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA