



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dall'11 al 17 febbraio 2025**

*Torino, 19 febbraio 2025*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
6	Gazzetta di Parma	13/02/2025	<i>Produzione industriale flop Il segno meno da 23 mesi (A.Tagliacozzo)</i>	2
16	Il Mattino di Padova	13/02/2025	<i>Crollata produzione: a dicembre -7,1% In negativo 23 mesi, pesa l'automotive</i>	3
4/5	Il Secolo XIX	13/02/2025	<i>Produzione industriale, il calo dura da 23 mesi (A.Barbera)</i>	5
21	QN- Giorno/Carlino/Nazione	13/02/2025	<i>Crolla la produzione industriale</i>	7
	Auto.it	13/02/2025	<i>Anfia, in Italia la produzione auto crolla a -65% a dicembre, nel 2024 -43%</i>	8
	Ilmessaggero.it	13/02/2025	<i>Anfia, nel 2024 prodotti in Italia 310mila veicoli, -42,8% annuale. Crolla a -65% a dicembre</i>	10
	PneusNews.it	13/02/2025	<i>A dicembre 2024 indice della produzione dell'industria automotive italiana registra il peggior risul</i>	12
	Siderweb.com	13/02/2025	<i>Produzione italiana dell'industria automotive: a dicembre -36,6% - Anfia: nell'ultimo mese dell'anno</i>	14
	Telenord.it	13/02/2025	<i>Mercato autocarri e trainati in calo, autobus in crescita: i dati ANFIA di gennaio 2025 - Telenord.i</i>	16
2/3	Il Sole 24 Ore	14/02/2025	<i>L'anno nero dell'industria con meccanica e moda a guidare la retromarcia (L.Orlando)</i>	18
	Corriere.it	14/02/2025	<i>La guida autonoma ora e' «low cost»: la cinese Byd sperimenta l'integrazione con DeepSeek su 21 mode</i>	21
	Lapressa.it	14/02/2025	<i>Difesa settore automotive, a Modena convegno Fdi con Cavedagna</i>	23
	Milanofinanza.it	14/02/2025	<i>Emissioni auto, l'Europa regola e Tesla incassa: il conto salato dell'industria tra maxi-multe e cre</i>	25
	Sicuraauto.it	14/02/2025	<i>Dazi Trump auto straniera: quale impatto sull'Italia?</i>	28
	Staffettaonline.com	14/02/2025	<i>Mezzi pesanti, il 2025 parte bene per il Gnl</i>	32
	Torinoggi.it	14/02/2025	<i>Mino Giachino: "Torino deve difendere di piu' e meglio la sua industria"</i>	33
6	Il Resto del Carlino - Ed. Modena	15/02/2025	<i>Automotive e rilancio del settore</i>	35
41	La Stampa - Ed. Torino	15/02/2025	<i>Torino attrae i P romossa dal Financial esteri (G.Ricci)</i>	36
27	Milano Finanza	15/02/2025	<i>Conto salato per l'Europa al mercato della CO2 (A.Di Rocco)</i>	37
16	Primo Piano Molise	15/02/2025	<i>Gigafactory tra i temi caldi in Parlamento</i>	38
	Gazzetta.it	15/02/2025	<i>Dazi Usa sulle auto Ue, quali Paesi in Europa hanno piu' da perdere</i>	39
19	Gazzetta di Modena Nuova	16/02/2025	<i>Un convegno sul futuro dell'automotive "Transizione "rigida", aziende a rischio"</i>	40
13	Il Resto del Carlino - Ed. Modena	16/02/2025	<i>Auto elettrica imposta "Il comparto e' a rischio"</i>	41
1+16	Corriere dei Territori	17/02/2025	<i>Auto: tre regioni all'attacco di Stellantis e Ue</i>	42
	Autotecnica.org	17/02/2025	<i>Autopromotec Talk: Intelligenza Artificiale arriva in officina</i>	44
	Qualenergia.it	17/02/2025	<i>La spinta Ue all'auto elettrica deve passare dalle flotte aziendali</i>	50
	Un-industria.it	17/02/2025	<i>Newsletter - Infrastrutture, trasporto e logistica n.6 del 2025</i>	52

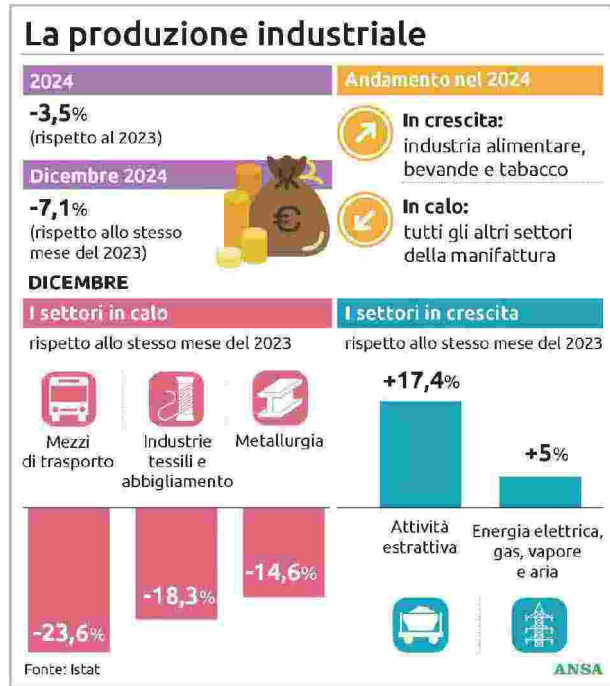
# Istat A dicembre l'indice ha segnato -7,1%, nell'intero 2024 -3,5% Produzione industriale flop Il segno meno da 23 mesi

**» Roma** La produzione industriale crolla a dicembre e scoppia la polemica politica con le opposizioni e i sindacati che accusano il Governo di non fare abbastanza per fronteggiare la crisi dell'industria ormai deflagrata e riflessa nei numeri di stagnazione già registrati dal pil. È una crisi europea e non solo italiana, è la replica del ministro Urso. A dicembre l'industria nel suo complesso ha visto la produzione scivolare del 7,1% rispetto allo stesso mese del 2023 con diminuzioni consistenti soprattutto per il comparto dei mezzi di trasporto (-23,6%) e per il tessile e abbigliamento (-18,3%). Nella media del 2024, sulla base dei dati corretti per gli effetti del calendario, si è registrato un calo complessivo della produzione del 3,5% che segue però una flessione del 2% segnata nel 2023. In sostanza il rallentamento e poi la frenata brusca dell'economia è testimoniata da 23 mesi consecutivi di flessione tendenziale e nel 2024 da cali congiunturali segnati in tutti i trimestri. Particolarmente accentuata, appunto, la crisi dell'auto con l'Anfia che annuncia una produzione a -65% a dicembre e nel 2024 a -43%. Questo mentre all'orizzonte lo scenario non sembra migliorare relativamente al contesto geopolitico internazionale con una imminente guerra dei dazi che penalizzerà ancora di più l'export e alcuni settori collegati direttamente all'alluminio per esempio. Le politiche industriali e di transizione a livello europeo segnano ancora il passo e non trovano una sintesi. «La crisi o la contrazione della produzione indu-

striale non è italiana, è europea» e si registra «soprattutto dei Paesi come la Germania, che come noi ha una posizione importante». Commenta il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. «La nostra intenzione - aggiunge - è di rafforzare» la posizione di seconda industria manifatturiera in Europa dell'Italia «anche perché la Germania ha delle difficoltà strutturali molto più significative rispetto a quelle italiane». L'opposizione però non sembra soddisfatta e attacca la maggioranza ed il governo. Per Antonio Misiani, responsabile economico del Partito Democratico, «di fronte a questa Caporetto, qualunque governo degno di questo nome correrebbe ai ripari. Il nostro, non ci pensa neanche lontanamente. Meloni e i suoi ministri usano il Green Deal europeo come capro espiatorio ma di fatto stanno abbandonando l'industria italiana al proprio destino». «Ormai è crisi profonda: - dice senza mezzi termini il segretario confederale della Cgil Pino Gesmundo - il nostro sistema industriale sta morendo nella totale inerzia dell'Esecutivo e dei suoi ministri. La presidente Meloni, e con lei il Ministro Urso, ne traggono le conseguenze e soprattutto la smettano di scaricare su altri le loro responsabilità». Dal M5s si sottolinea che la produzione industriale «è al tracollo» e si chiedono le dimissioni del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. Esprime preoccupazione per l'ennesima delusione sul fronte della ripresa industriale anche la neosegretaria della Cisl, Daniela Fumarola: «Seguiamo le vertenze in corso - afferma la neoletta - auspichiamo che si arrivi a soluzioni che tengano insieme tutela del lavoro, dell'impresa, dell'ambiente e della sicurezza, su cui non abbasseremo la guardia».

**Alessia Tagliacozzo**

**Le critiche**  
Sindacati e opposizioni attaccano: «Disfatta del governo». Urso parla di «crisi dell'Ue»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CONGIUNTURA

# Crolla la produzione: a dicembre -7,1% In negativo 23 mesi, pesa l'automotive

L'Istat certifica il cattivo stato di salute economica dell'Italia Per Urso «è crisi Ue». Le opposizioni: «Disfatta del governo»

**Alessia Tagliacozzo** / ROMA

La produzione industriale crolla a dicembre e scoppia la polemica politica con le opposizioni e i sindacati che accusano il Governo di non fare abbastanza per fronteggiare la crisi dell'industria ormai deflagrata e riflessa nei numeri di stagnazione già registrati dal pil. È una crisi europea e non solo italiana, è la replica del ministro Urso. A dicembre l'industria nel suo complesso ha visto la produzione scivolare del 7,1% rispetto allo stesso mese del 2023 con diminuzioni consistenti soprattutto per il comparto dei mezzi di trasporto (-23,6%) e per il tessile e abbigliamento (-18,3%). Nella media del 2024, sulla base dei dati cor-

retti per gli effetti del calendario, si è registrato un calo complessivo della produzione del 3,5% che segue però una flessione del 2% segnata nel 2023.

## LA CADUTA LIBERA

In sostanza il rallentamento e poi la frenata brusca dell'economia è testimoniata da 23 mesi consecutivi di flessione tendenziale e nel 2024 da cali congiunturali segnati in tutti i trimestri. Particolarmente accentuata, appunto, la crisi dell'auto con l'Anfia che annuncia una produzione a -65% a dicembre e nel 2024 a -43%. Questo mentre all'orizzonte lo scenario non sembra migliorare relativamente al contesto geopolitico internazionale con una imminente

guerra dei dazi che penalizzerà ancora di più l'export e alcuni settori collegati direttamente all'alluminio per esempio. Le politiche industriali e di transizione a livello europeo segnano ancora il passo e non trovano una sintesi. «La crisi o la contrazione della produzione industriale non è italiana, è europea» e si registra «soprattutto dei Paesi come la Germania, che come noi ha una posizione importante - commenta il ministro delle Imprese Adolfo Urso - anche perché la Germania ha delle difficoltà strutturali molto più significative rispetto a quelle italiane».

## SINDACATI SULLE BARRICATE

L'opposizione però non sembra soddisfatta e attacca la

maggioranza ed il governo. Per Antonio Misiani, responsabile economico del Pd, «di fronte a questa Caporetto, qualunque governo degno di questo nome correrebbe ai ripari. Il nostro, non ci pensa neanche lontanamente. Meloni usa il Green Deal come capro espiatorio ma di fatto stanno abbandonando l'industria italiana al proprio destino». «Ormai è crisi profonda - dice il segretario confederale Cgil Pino Gesmundo - il nostro sistema industriale sta morendo nella totale inerzia dell'Esecutivo e dei suoi ministri. Dal M5s si chiedono le dimissioni del ministro Urso, mentre la neosegretaria della Cisl, Daniela Fumarola auspica che «si arrivi a soluzioni che tengano insieme tutela del lavoro, dell'impresa, dell'ambiente e della sicurezza, non abbasseremo la guardia».



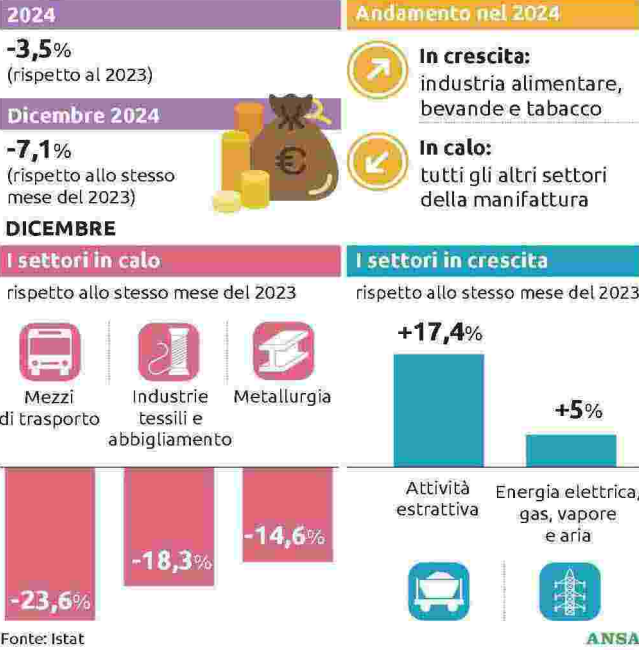
Una catena di montaggio ANSA

**Crolla la produzione a dicembre -7,1% In negativo 23 mesi, pesa l'automotive**

**I fatti spiegati semplicemente in un volume semplice**  
a completo per capire come funziona la filosofia

In edicola dal 15 febbraio con il tuo quotidiano a 12,90 euro più il prezzo del giornale.

## La produzione industriale



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



# SENZA RIPRESA

A dicembre -7,1% rispetto a dicembre 2023. Crollano mezzi di trasporto, tessile e metallurgia

## Produzione industriale, il calo dura da 23 mesi

LA CRISI

Alessandro Barbera / ROMA

La curva dell'istituto di statistica non lascia margini di interpretazione: ventitré mesi di inesorabile e ininterrotto calo. A dicembre la produzione industriale italiana è scesa del 7,1 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, il 3,5 nella media dell'anno, quasi il doppio del meno due registrato nel 2023. Il livello complessivo della crescita dell'industria non era così basso dal 2020, quando l'economia risalì dal **disastroso crollo** seguito al lockdown. Crolla il settore dei **mezzi di trasporto** (-23,6 per cento), crolla il tessile e abbigliamento (-18,3), crolla la metallurgia (-14,6). Secondo i dati disaggregati di **Anfia** - l'associazione della filiera - il solo comparto dell'auto ha perso in un anno il 43 per cento. E poi legno, macchinari, prodotti farmaceutici, chimica. Gli unici settori in positivo a dicembre sono quelli che costituiscono l'altra faccia del problema italiano: la produzione di energia e le attività estrattive. Se l'Italia va male è perché il prezzo all'ingrosso dell'**elettricità** è fra i più alti dell'Unione. A gennaio è costata il 48 per cento in più della Spagna, il 40 della Francia, il 25 della Germania.

Quello che fin qui è stato un problema discusso dagli economisti sta diventando un problema politico di tutte le cancellerie europee, e prova ne è l'attivismo di questi giorni della Commissione di Bruxelles. Prima la decisione di risponde-

re ai dazi di **Donald Trump** contro-dazi, ieri l'indiscrezione a proposito dell'intenzione di introdurre un tetto al prezzo del gas di cui si era parlato a lungo dopo l'inizio della guerra in Ucraina. Nell'ultimo anno il prezzo non ha fatto che salire dai circa **trenta euro al megawatt ora** fino ai quasi sessanta di ieri. «La crisi o la contrazione della produzione industriale non è italiana, è europea, soprattutto dei Paesi come la Germania, che ha difficoltà strutturali superiori all'Italia», dice Adolfo Urso. Il Movimento Cinque Stelle chiede le sue dimissioni e una mozione urgente per affrontare il costo dell'energia, il Pd parla di «una Caporetto».

La narrazione del ministro delle Imprese è la stessa degli ultimi due anni. In estrema sintesi: le cose potrebbero andare molto peggio. Il livello complessivo dell'occupazione è effettivamente fra i migliori dagli anni Settanta, il non detto è che i salari sono fra i più bassi dell'Unione, segno che la competitività del sistema Italia si fonda ormai su questo assunto. Il problema più difficile da gestire per il governo è fare i conti con chi va meglio di noi. Secondo le ultime stime della Commissione europea quest'anno cresceremo dello 0,7 per cento, lo stesso livello della **Germania** e della **Francia** (quest'ultima un decimale in più), in compenso la Spagna avrà un aumento della ricchezza più che triplo, grazie anche alla spinta di un Recovery Plan poco meno ricco di quello italiano.

Il perché di tanta differenza è anche nei sopracitati costi dell'energia: in Spagna e Porto-

gallo esiste un tetto amministrato al prezzo del gas di 40 euro a megawatt ora, frutto di un accordo negoziato con la Commissione europea nel 2022. Il costo per la produzione delle energie rinnovabili è prossimo allo zero, garantendo alle imprese condizioni imparagonabili rispetto a quelle italiane e di molti altri Paesi dell'Unione. Di qui l'idea a Bruxelles di rispolverare l'idea lanciata dall'allora premier Mario Draghi nei mesi in cui i prezzi superarono i trecento euro a megawatt ora. I quasi sessanta euro di questa settimana sono stati causati dal freddo e il poco vento; il timore è che salga ancora, anche come conseguenza delle guerra tariffaria scatenate dalla Casa Bianca. Secondo il *Financial Times* il tetto potrebbe essere inserito nel documento di politica industriale **Clean Industrial Deal** atteso per il mese prossimo e dedicato a come affrontare il ciclone Trump: una delle soluzioni sarà anche rivedere alcune delle misure più radicali del precedente Green Deal che ha messo in difficoltà l'industria dell'auto europea. Non è invece chiaro se e cosa farà il governo Meloni per tentare di invertire la rotta. Un aiuto potrebbe arrivare dalla quinta e (ultima) revisione del Recovery Plan: a un anno e mezzo dalla scadenza entro la quale spendere i duecento miliardi a disposizione, l'Italia è riuscita a spendere fin qui un terzo. Il ministro degli Affari europei Tommaso Foti ha detto che presenterà la sua proposta a Bruxelles e in Parlamento entro marzo.—



**Il Pd attacca:  
«È una Caporetto»  
E i 5 Stelle chiedono  
le dimissioni di Urso**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

A dicembre -7,1%, automotive in caduta (-65%). È il ventitreesimo calo mensile consecutivo

# Crolla la produzione industriale

**La produzione** industriale crolla a dicembre: -7,1% rispetto allo stesso mese del 2023, con diminuzioni consistenti soprattutto per il comparto dei mezzi di trasporto (-23,6%) e per il tessile e abbigliamento (-18,3%). Nella media del 2024, si è registrato un calo complessivo della produzione del 3,5% che segue però una flessione del 2% segnata nel 2023. In sostanza il rallentamento e poi la frenata brusca dell'economia è testimoniata da 23 mesi consecutivi di flessione

tendenziale e nel 2024 da cali congiunturali segnati in tutti i trimestri. Particolarmente accentuata la crisi dell'auto, con **l'Anfia** che annuncia una produzione a -65% a dicembre e nel 2024 a -43%.

**Le difficoltà** produttive appaiono evidenti soprattutto in alcuni settori. A fronte di un calo complessivo del 3,5% tiene infatti in media annua solo l'energia con un -0,6% mentre si registra un tonfo consistente soprattutto per i beni strumentali (-4,7%) e per i beni di consumo durevoli (-4,8%) mentre i non durevoli segnano un -2,9%.



Adolfo Urso, ministro delle Imprese

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

ORGANIZZATORE ITALIANO DEL PREMIO  
THE CAR OF THE YEAR[LEGGI LA RIVISTA](#)[ABBONATI ORA](#)[Prove  
Database  
→](#)[Listino  
Nuovo  
→](#)[Annunci  
Auto  
→](#)[≡ MENU](#)

# Anfia, in Italia la produzione auto crolla a -65% a dicembre, nel 2024 -43%



Le opposizioni criticano le politiche del governo: i settori più colpiti e le reazioni al declino

PRODUZIONE INDUSTRIALE    CRISI    INDUSTRIA    CALO    GOVERNO    POLITICHE  
ECONOMIA    SETTORE AUTO



di Francesco Forni

13.02.2025 ( Aggiornata il 13.02.2025 10:40 )



La situazione è diventata **cronica**. L'**industria dell'auto italiana continua** nella sua preoccupante china. La **produzione industriale** del Belpaese ha accusato un brusco calo a dicembre.



Le **opposizioni** e i **sindacati** accusano il **governo** di non affrontare adeguatamente la crisi. Il ministro **Urso** definisce lo stallo come una crisi europea.



Il settore dei mezzi di trasporto è particolarmente colpito con una diminuzione del 23,6%. Il comparto tessile e abbigliamento registra un calo del 18,3%.



Nel 2024, si è registrato un calo complessivo della **produzione** del **3,5%**. Questo dato segue una flessione del 2% nel 2023. I dati evidenziano 23 mesi di calo tendenziale.



## In Italia molto peggio del resto della produzione industriale

Il settore **auto** subisce un crollo della **produzione** del **65% a dicembre** e del **43% nel 2024**. Le politiche industriali europee non trovano ancora una sintesi. Il ministro Urso sottolinea che la crisi non è solo italiana ma colpisce anche la Germania.

L'opposizione critica duramente l'operato del governo. **Antonio Misiani del PD** afferma che il governo non sta prendendo provvedimenti.



**Anfia, nel 2024 prodotti in Italia 310mila veicoli, -42,8% annuale. Crolla a -65% a dicembre**

condividi l'articolo



A dicembre 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 36,6% rispetto a dicembre 2023, mentre nell'intero 2024 diminuisce del 22,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 43,4% a dicembre 2024 e diminuisce del 29,1% nel cumulo 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 17,5%, nel mese e cresce del 5,5% nel cumulo, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 33,5% a dicembre e del 20,5% nel periodo gennaio-dicembre 2024. Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a dicembre 2024 ammonta a circa 10mila unita, in calo del 64,9% rispetto a dicembre 2023. Nel cumulo, invece, sono state prodotte circa 310mila autovetture, in calo del 42,8% rispetto a gennaio-dicembre 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nel 2024 ammonta a 591mila unita, il 32,3% in meno del 2023.

**Il comparto produttivo** automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a dicembre 2024 rispetto ai livelli del dodicesimo mese del 2023: l'indice della produzione industriale nel suo

**ECONOMIA**



**IL BILANCIO**  
**Michelin, nel 2024 ricavi scesi del 4,1% a 27,2 mld. Utile a 1,9 mld (-4,7%). Distribuirà dividendo di 1,38 euro**



**HONDA** **L'ANTICIPAZIONE**  
**Honda e Nissan cancellano definitivamente il progetto di fusione. Naufragato il piano di integrazione**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

complesso4, infatti, cala del 7,1% a dicembre e chiude a -3,4% il cumulato 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 5,5% a novembre 2024, ultimo dato disponibile (-5,5% sul mercato interno e -5,7% sui mercati esteri) e chiude i primi undici mesi dell'anno a -3,6% (-4% il mercato interno e -2,7% i mercati esteri). "Il crollo dei volumi produttivi, unitamente ai cali registrati dal mercato, rende necessario intervenire quanto prima definendo un piano di politica industriale con misure concrete e mirate a supporto delle imprese, riconoscendo anche un contributo al costo dell'energia e una semplificazione sostanziale dell'accesso ai crediti per R&S". Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia**, l'associazione nazionale filiera industria automobilistica.

**In peggioramento a dicembre** sia l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-43,4%) - complice il forte decremento, -64,9%, registrato, secondo i dati preliminari di **ANFIA** dalla produzione di autovetture, che chiude il 2024 con una variazione negativa del 42,8% rispetto al 2023, per un totale di circa 310mila unita prodotte - sia l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-33,5%). Il crollo dei volumi produttivi, unitamente ai cali registrati dal mercato, rende necessario intervenire quanto prima definendo un piano di politica industriale con misure concrete e mirate a supporto delle imprese, riconoscendo anche un contributo al costo dell'energia e una semplificazione sostanziale dell'accesso ai crediti per R&S».



condividi l'articolo



Giovedì 13 Febbraio 2025 - Ultimo aggiornamento: 11:47 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

**ECONOMIA**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



**Anfia**, nel 2024 prodotti in Italia 310mila veicoli, -42,8% annuale. Crolla a -65% a dicembre



Michelin, nel 2024 ricavi scesi del 4,1% a 27,2 mld. Utile a 1,9 mld (-4,7%). Distribuirà dividendo di 1,38 euro



Honda e Nissan cancellano definitivamente il progetto di fusione. Naufragato il piano di integrazione

**MOTORSPORT**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Eni torna il F1: accordo con Renault per decarbonizzazione e diventa Fuel Partner di Alpine



FE, il mondiale elettrico sbarca a Jeddah. Debutterà il PitBoost, oggi le prove per i rookie e le prime libere



Wrc, 11 auto della classe regina al via nel Rally di Svezia, ma non c'è Ogier. Tre equipaggi italiani iscritti, con due donne

**DUE RUOTE**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CLICCA QUI PER SAPERNE DI PIÙ!



MENU

PneusNews.it

rivista online sul mondo dei pneumatici

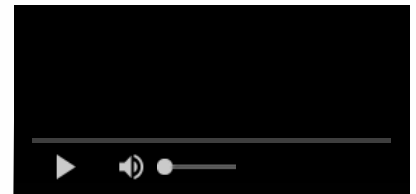


CAR SERVICE by PNEUSNEWS



NOTIZIE PRODOTTI

13 Febbraio 2025 di Ludovico Bencini



# A dicembre 2024 l'indice della produzione dell'industria automotive italiana registra il peggior risultato dell'anno appena trascorso: -36,6%



iscriviti alla newsletter TRUCK per aggiornamenti costanti



TRUCK by PNEUSNEWS

A dicembre 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 36,6% rispetto a dicembre 2023, mentre nell'intero 2024 diminuisce del 22,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 43,4% a dicembre 2024 e diminuisce del 29,1% nel cumulato 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 17,5%, nel mese e cresce del 5,5% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 33,5% a dicembre e del 20,5% nel periodo gennaio-dicembre 2024.

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a dicembre 2024 ammonta a circa 10mila unità, in calo del 64,9% rispetto a dicembre 2023. Nel cumulato, invece, sono state prodotte circa 310mila autovetture, in calo del 42,8% rispetto a gennaio-dicembre 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nel 2024 ammonta a 591mila unità, il 32,3% in meno del 2023.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a dicembre 2024 rispetto ai livelli del dodicesimo mese del 2023: l'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, cala del 7,1% a dicembre e chiude a -3,4% il cumulato 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 5,5% a novembre 2024, ultimo dato disponibile (-5,5% sul mercato interno e -5,7% sui mercati esteri) e chiude i primi undici mesi dell'anno a -3,6% (-4% il mercato interno e -2,7% i mercati esteri).

*“A dicembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il decimo mese consecutivo (-36,6%), la più pesante dell'anno appena trascorso – afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA. In peggioramento a dicembre sia l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-43,4%) – complice il forte decremento, -64,9%, registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA dalla produzione di autovetture, che chiude il 2024 con una variazione negativa del 42,8% rispetto al 2023, per un totale di circa 310mila unità prodotte – sia l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-33,5%). Il crollo dei volumi produttivi, unitamente ai cali registrati dal mercato, rende necessario intervenire quanto prima definendo un piano di politica industriale con misure concrete e mirate a supporto delle imprese, riconoscendo anche un contributo al costo dell'energia e una semplificazione sostanziale dell'accesso ai crediti per R&S.”*

A gennaio-ottobre 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 15,1 miliardi di Euro, mentre l'import vale 30,4 miliardi di Euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,9%, seguiti da Germania (15,4%) e Francia (11,1%).

Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 21 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 5,8 miliardi di Euro. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 26,1% a novembre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 18,3% e di una componente estera a -33%. Nei primi undici mesi del 2024, il fatturato cala invece del 14,8% (-16,9% il fatturato interno e -12,7% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 20,7% a novembre (-31,8% la componente interna e -6,3% la componente estera). Nel periodo gennaio-novembre 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 14,2%, con un calo del 24,2% della componente interna e dell'1,9% della componente estera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Altri articoli che potrebbero interessarti



Aprile conferma il trend



Febbraio a -6,9% per la produzione



Oltre 1,1 milioni di auto prodotte in

Gruppo fiori - manchette

# siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

comsteel right

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI



SCOPRI SIDERWEB PROVA GRATUITA >

RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



Vicini

Home / News / Produzione italiana dell'industria automotive: a d...

ARTICOLI SIMILI

## Produzione italiana dell'industria automotive: a dicembre -36,6%

**Anfia:** nell'ultimo mese dell'anno, la fabbricazione di sole autovetture ha registrato un -64,9%

13 febbraio 2025

Benvenuto nel mondo siderweb

Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

Ricordami

Login

Password dimenticata?

7 febbraio 2025

FOCUS UTILIZZATORI: AUTOMOTIVE, 2024 DIFFICILE

Anfia: 2025 con volumi stabili per l'Italia

di Stefano Ferrari

15 gennaio 2025

NOVEMBRE ROSSO PER LA PRODUZIONE DI AUTO IN ITALIA

Nel penultimo mese del 2024 filiera automotive a -28,5%, output di autoveicoli a -37,5%

di Federico Fusca

18 dicembre 2024

CINA, HBIS HA AVVIATO LA PROPRIA LINEA DI COLATA AD IDROGENO

La linea produrrà 1,5 milioni di tonnellate annue di lamiere green per il settore automotive

di Federico Fusca

17 dicembre 2024

AUTOMOTIVE: MENO EXPORT ITALIANO DI AUTOVEICOLI

Si contrae anche la componentistica

di Stefano Ferrari

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui, attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

> Prova gratuita

Se preferisci puoi anche acquistare i **SiderCrediti** un modo semplice e diretto per navigare tutto il sito quando ne hai bisogno.

> Abbonamenti

Puoi **registrarti gratuitamente** a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

> Registrati

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

27 novembre 2024

**MITT, PRESENTATE PROPOSTE DI MODIFICA AI REGOLAMENTI UE SU AUTO E ACCIAIO**

Urso ha mostrato ai sindacati le richieste italiane per la revisione di CBAM e normative automotive

di Gianmario Leone

Altre News

banner medium rectangle la cisa

**MERCATI**

Tondo: prezzi in stallo

12 febbraio 2025

**TONDO: PREZZI IN STALLO**

La scarsa domanda continua a frenare i tentativi dei produttori di compensare i maggiori costi



**10 febbraio 2025 COILS: ALCUNI PLAYER RITIRANO LE OFFERTE DI PREZZO**

Sentiment rialzista dettato dal previsto restringimento delle possibilità di importazione

Tensione sui prezzi del rottame

**7 febbraio 2025 TENSIONE SUI PREZZI DEL ROTTAME**

La disponibilità di materiale risulta attualmente inferiore alla richiesta

Billette: la calma dopo gli aumenti

**29 gennaio 2025 BILLETTE: LA CALMA DOPO GLI AUMENTI**

In Asia il mercato si raffredda



**28 gennaio 2025 TUBI SALDATI: PRODUZIONE A MARCE RIDOTTE**

Ancora sensibile la pressione delle materie prime

Altre analisi

**SPECIALI**

7 febbraio 2025

**FOCUS UTILIZZATORI: AUTOMOTIVE, 2024 DIFFICILE**

Anfia: 2025 con volumi stabili per l'Italia

di Stefano Ferrari



15 gennaio 2025

**NOVEMBRE ROSSO PER LA PRODUZIONE DI AUTO IN ITALIA**

Nel penultimo mese del 2024 filiera automotive a -28,5%, output di autoveicoli a -37,5%

di Federico Fusca



18 dicembre 2024

**CINA, HBIS HA AVVIATO LA PROPRIA LINEA DI COLATA AD IDROGENO**

La linea produrrà 1,5 milioni di tonnellate annue di lamiera green per il settore automotive

di Federico Fusca



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



No compatible source was found for this media.



Politica Cronaca Attualità Sport Salute Cultura Economia Transport Menù

Palinsesto

rePLAY

TRANSPORT

# Mercato autocarri e trainati in calo, autobus in crescita: i dati ANFIA di gennaio 2025

di Carlotta Nicoletti

Gio 13 Febbraio 2025

2 min

Apertura d'anno negativa per il settore autocarri e rimorchi, con flessioni a doppia cifra. Gli autobus invece registrano un +8,9%



Il nuovo anno parte con un **freno per il mercato dei veicoli industriali**. Secondo i dati ANFIA, a gennaio 2025 le immatricolazioni di autocarri e veicoli trainati hanno subito una contrazione rispettivamente del -13,5% e -14,5% rispetto allo stesso mese del 2024. In controtendenza, il comparto autobus cresce dell'8,9%, con un boom di scuolabus e mezzi turistici, come riporta Ferpress.

Autocarri - Flessione in tutte le aree

**Il settore degli autocarri** ha registrato 2.564 nuove immatricolazioni, segnando un calo del -13,5% su base annua. Il calo è generalizzato: il Nord-Est è la zona più colpita (-22,4%), seguita da Nord-Ovest (-11,2%), Sud e Isole (-10,4%) e Centro (-6,5%).

Tutte le classi di peso sono in perdita, con la contrazione più marcata per i mezzi da 3,5 a 5 tonnellate (-48,8%) e quelli tra 5 e 8 tonnellate (-42,9%). Gli autocarri rigidi scendono dell'8,6%, mentre i trattori stradali chiudono a -17,4%.

Veicoli trainati - Segno meno anche per rimorchi e semirimorchi

**Per i rimorchi e semirimorchi pesanti** le immatricolazioni di gennaio sono state 1.021, con una flessione del -14,5%. La crisi ha colpito in particolare il Centro (-40,3%) e il Sud e Isole (-21,2%), mentre il Nord si mantiene in territorio positivo.

Bus - Crescita spinta da turismo e scuolabus

**Il comparto degli autobus** segna invece una crescita dell'8,9%, trainata da un incremento a tre cifre di scuolabus (+150%) e autobus turistici (+141,4%). In calo, invece, i mezzi per il trasporto pubblico locale (-28,9%).

## ALTRE NOTIZIE



### LA FESTIVITÀ

**San Valentino con Moby e Tirrenia: viaggio per due, il secondo passeggero viaggia gratis**

13/02/2025 di Carlotta Nicoletti



### LA CYBERSICUREZZA

**Logistica digitale: progressi nei porti italiani, ma la cybersicurezza resta una priorità**

13/02/2025 di Carlotta Nicoletti

Grandi Marche Grandi Sconti Sconto 50% Sconto 40% Sconto 30% DAL 13 AL 26 FEBBRAIO 2025 coop ipercoop



### TRASPORTO MARITTIMO

**MSC potenzia i servizi transatlantici, collegamenti più rapidi tra Genova e New York**

13/02/2025 di M.C.



### I LAVORI

**Lavori sulla Milano-Tirano: Interruzione estiva per il potenziamento ferroviario in vista di Milano-Cortina 2026**

13/02/2025 di Carlotta Nicoletti

NUOVA GRANDE PANDA 16.950€ FINO A 1980€ DI VANTAGGI

PRENOTA ORA ED OTTieni VANTAGGI ESCLUSIVI!

EVENTO LANCIO CON PROVA SU STRADA 22-23 MARZO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A livello territoriale, la crescita è evidente soprattutto nel Nord-Est (+84,8%) e nel Sud e Isole (+50%), mentre si registrano cali nel Nord-Ovest (-37,1%) e nel Centro (-13,2%).

**ANFIA** urgente un piano per il rinnovo delle flotte

L'ANFIA sottolinea la necessità di **misure strutturali** per incentivare la sostituzione dei mezzi più vecchi. "Abbiamo uno dei parchi circolanti più anziani d'Europa (19,5 anni di media contro i 14,1 europei). Servono incentivi per veicoli di nuova generazione a gas naturale o diesel compatibili con biocarburanti", afferma Luca Sra, delegato ANFIA per il trasporto merci.

Sul fronte rimorchi, il presidente della sezione ANFIA, Massimo Menci, chiede "un fondo strutturale per l'autotrasporto, allineato alle iniziative europee per garantire competitività e sostenibilità".

Per il settore autobus, infine, Andrea Rampini, presidente della sezione ANFIA, evidenzia la crescita dei veicoli a gas (22%) ed elettrici/ibridi (28%), ribadendo la necessità di investimenti pubblici per sostenere innovazione e transizione green.

**Per restare sempre aggiornati** sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci anche su **Whatsapp**, su **Instagram**, su **Youtube** e su **Facebook**.

Condividi:



**L'EVENTO**  
**Porti Liguri protagonisti a Dubai: AdSP Mar Ligure Orientale al Breakbulk Middle East**

13/02/2025  
 di Carlotta Nicoletti

**LA NOMINA**  
**Trenord: Andrea Severini nuovo AD, Santini confermata presidente**

11/02/2025  
 di Carlotta Nicoletti



RSS Transport



© Telenord Srl  
 P.IVA e CF: 00945590107  
 ISC. REA - GE: 229501  
 Sede Legale: Via XX Settembre 41/3  
 16121 GENOVA  
 PEC: [contabilita@pec.telenord.it](mailto:contabilita@pec.telenord.it)  
 Capitale sociale: 343.598,42 euro i.v.  
[pubtelenord@telenord.it](mailto:pubtelenord@telenord.it)  
 Tel. 010 5532701  
[Privacy Policy](#)  
[Cookie Policy](#)  
[Rivedi consenso privacy](#)

Scarica l'App di Telenord



**Programmi**

Agenda Liguria	Focus Cultura	Live	TGN Calcio	We are Genoa
Benvenuti in Liguria	Forever Samp	SaluteSanità	TGN Primo Piano	
Benvenuti nel Tigullio	Green Energy & Circular Economy	Scignoria!	TGN Today	
Derby del lunedì	Incontri Liguria Italia	TGN	Transport TV	

**Speciali**

Botteghe storiche	Forum: Nuove Energie	Incontri d'Estate	Portofino D'autore	Telenord - Palins
Forum: Energie	Forum: Shipping, Transport & Intermodale	Incontri in Blu	Premio Nazionale Telenord-Gianni Di Marzio	
Forum: Green & Circular Economy	Genova Meravigliosa	Istituzioni on demand	Sanità in Liguria	
Forum: La Salute Regionale	Incontri a Palazzo	Liguria Point	Sea&Green Liguria	

Tutti i diritti riservati, vietata la copia anche parziale dei contenuti

Back to top

Developed by SettimoLink srl

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# L'anno nero dell'industria con meccanica e moda a guidare la retromarcia

**Manifattura.** Il settore alimentare è il solo a chiudere il 2024 con una produzione in crescita. Dalla caduta dell'auto e dalla stasi degli investimenti effetti a cascata sulla componentistica

## Luca Orlando

Per armi e munizioni non c'è alcuna crisi: la produzione di dicembre è più che raddoppiata rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Un segno dei tempi, non tra i più rassicuranti, così come poco incoraggiante è scorrere per esteso i numeri dell'ultima rilevazione Istat sulla produzione industriale. Se fino a pochi mesi fa i nodi principali in termini settoriali erano infatti auto e tessile-abbigliamento, le difficoltà per la nostra manifattura si sono progressivamente allargate ad uno spettro sempre più ampio di produzioni. Certificato dal crollo su base annua del 7,1% di dicembre, che fotografa una situazione radicalmente cambiata in appena dodici mesi. Dei 13 macrosettori manifatturieri evidenziati dall'Istat, a dicembre 2023 solo cinque erano in calo, uno solo di questi di oltre il 5%. Già lo scorso giugno la proporzione si era ribaltata, con otto aree in rosso (tre di oltre il 5%) e soltanto cinque in progresso. Guadagni azzerati nell'ultima rilevazione, che vede 13 settori su 13 in calo, ben otto dei quali con riduzioni che superano, peraltro ampiamente, il 5%. Se guardando al bilancio dell'intero 2024 c'è almeno un settore che continua seppur di poco a crescere, quello alimentare (+1,8%), i dati di dicembre sono invece un'ecatombe di segni meno e tra i settori in frenata c'è solo l'imbarazzo della scelta. Per le fonderie, ad esempio, molte delle quali per carenza di lavoro hanno deciso di ampliare la pausa natalizia, il calo in termini produttivi

vi è del 30%: quasi un terzo del mercato in meno.

È però l'area della meccanica e metallurgia allargata a pagare in generale un prezzo pesante, per motivi diversi che in parte si incrociano, a partire dalle difficoltà dell'auto e dell'economia tedesca.

In presenza di una produzione nazionale di vetture quasi dimezzata (dalle 542mila del 2023 alle 310mila dello scorso anno), un livello che l'ultima volta in Italia si era visto nel 1957, è evidente che l'effetto depressivo sia ad ampio raggio, coinvolgendo fornitori di più comparti. A partire dalla componentistica diretta, che a dicembre cede infatti il 33%. E non stupisce così vedere per ingranaggi e lavorazioni meccaniche un calo del 32%, di frenate tra il 15 e il 20% per i prodotti in metallo, con discese che coinvolgono anche gomma-plastica e l'area più ampia dei macchinari, che nel complesso nel mese crolla di quasi dieci punti, appesantendo così il bilancio annuo. Se nei comparti anticiclici (vedi il packaging), il comparto presenta numeri ancora positivi, per alcune categorie di macchine utensili i cali sono superiori al 20%, così come accade per i trattori (-28%), frenati dalla debolezza degli investimenti in tutto il mondo.

Il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, durante il question time al Senato, punta il dito in particolare sulle politiche di Bruxelles, auspicando una revisione del meccanismo Cham e del Green Deal. «L'epicentro della crisi - commenta Urso - è nel settore delle auto, che trascina con sé anche coloro che producono per l'auto, quindi side-

urgia, chimica, oltre che le industrie energivore. La crisi dell'auto determinata dalle follie del Green Deal ha portato alla crisi dell'auto italiana e di conseguenza a questi dati di crisi industriale che ovviamente ci preoccupano e per questo prima di altri abbiamo innescato il processo di riforma in Europa perché lì è che vanno cambiate le regole per evitare il collasso dell'auto e quindi dell'industria europea».

Situazione pesante, quella della meccanica, che peraltro non pare destinata a svanire rapidamente, almeno a giudicare dall'ultima rilevazione qualitativa di Federmeccanica. Che per ogni categoria e ogni variabile analizzata, tra produzione totale, export e occupazione, vede una prevalenza dei pessimisti, di chi cioè indica ancora una fase di contrazione.

«A pesare - spiega Alberto Dal Poz, imprenditore del settore auto e past president di Federmeccanica - è anche l'incertezza sulle regole Ue per l'auto, sulle multe per le emissioni, sulla traiettoria verso la transizione green. Incertezza che si riverbera sui piani di investimento dei costruttori e quindi sulla domanda dei fornitori».

Altro punto dolente per la manifattura italiana riguarda il tessile-abbigliamento, comparto che nel corso del 2024 ha ceduto oltre il 10% e che come altri a dicembre ha acuito il calo (-18,3%). Per borse, calzature e articoli in pelle il calo supera anche il 20%. Qui a pesare è anche la riduzione della domanda di lusso visibile su scala globale, tradottasi per il settore in quasi tre miliardi di export in meno nel corso del 2024.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**A dicembre prodotte in Italia solo 10mila vetture, due terzi in meno rispetto all'anno precedente**

**-10,7%**

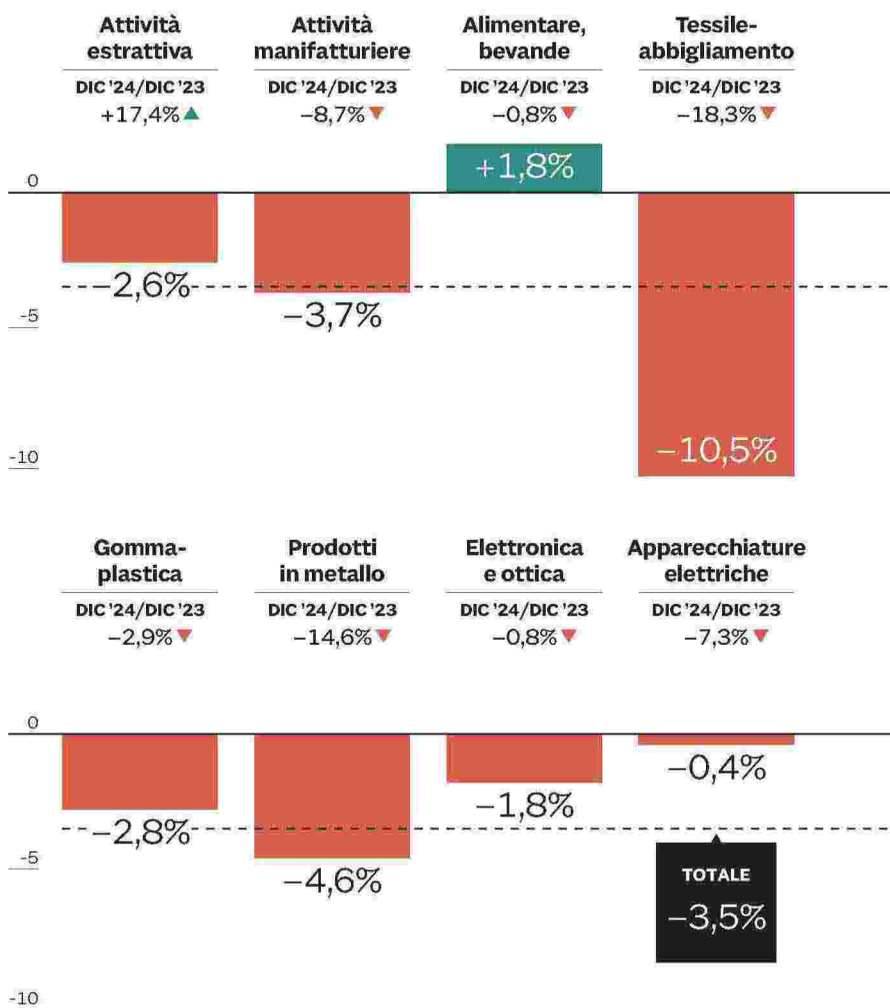
**I BENI STRUMENTALI**

Flessione della produzione di beni strumentali rilevata dall'Istat a dicembre e calcolata su base tendenziale.

**Il consuntivo della produzione industriale 2024, settore per settore**

Variazioni %, dati corretti per gli effetti di calendario

■ ANNO '24/ANNO '23



Fonte: Istat

**I NODI DA SCIogliere**

**La crisi produttiva**

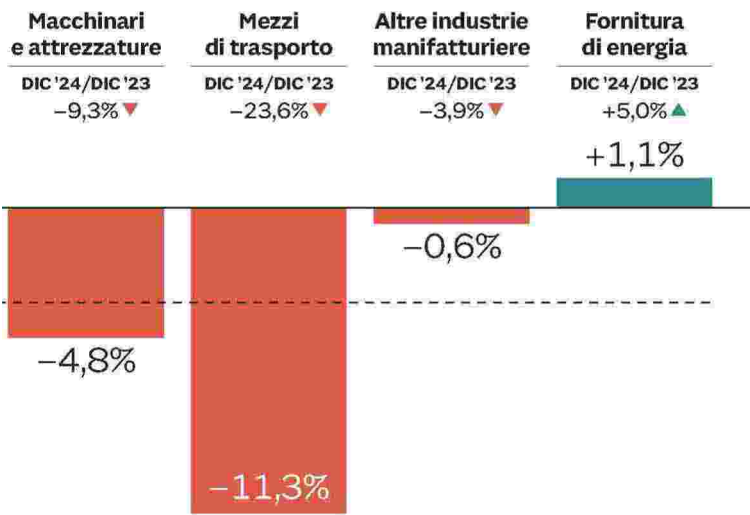
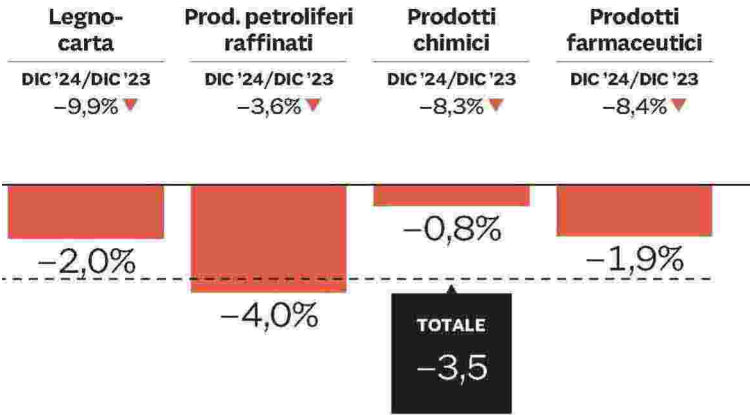
Il mese di dicembre ha fatto segnare un punto di minimo e l'intero 2024 per la produzione di auto è stato il peggior risultato dal lontano 1957. La produzione annuale stimata da Anfia è infatti stata pari a 310mila autovetture, dalle 542mila realizzate l'anno precedente. Si tratta di un decimo rispetto ai volumi produttivi realizzati lo scorso anno in Germania. Aggiungendo veicoli commerciali e camion si arriva nel 2024 a 591mila unità, il 32% in meno rispetto all'anno precedente. L'anno d'oro per l'Italia è stato il 1989, con una produzione di auto che ha sfiorato i due milioni di unità.

**Export in caduta**

Anno decisamente nero il 2024 anche per l'export di veicoli, diretta conseguenza dell'impossibilità di consegnare ciò che non si produce. Nel corso dei primi undici mesi del 2024 l'export di autoveicoli è sceso a 22 miliardi, il 16,4% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. In valore assoluto si tratta di un calo di oltre quattro miliardi di euro. Maggiormente colpiti sono stati i due mercati principali di sbocco, con un calo del 28% negli Usa, del 31% verso la Germania.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

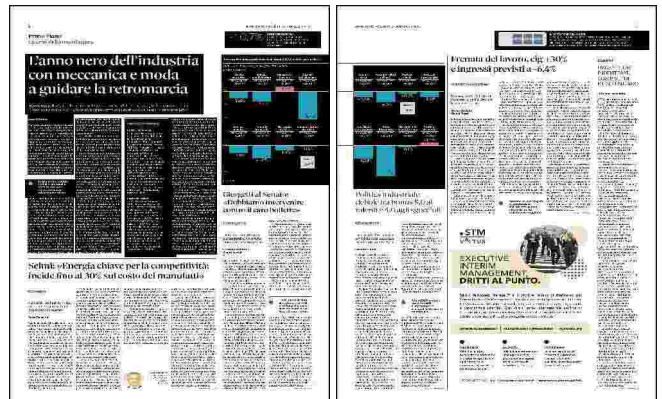
089849



**IL CONTATORE DELLA CRISI**

Sono i giorni di calo tendenziale della produzione industriale italiana: la lunga sequenza di segni meno è iniziata a febbraio di due anni fa e da allora caratterizza ormai la nostra manifattura. L'ultimo aumento tendenziale della produzione industriale risale infatti a gennaio 2023

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## La guida autonoma ora e' «low cost»: la cinese Byd sperimenta l'integrazione con DeepSeek su 21 mode

Le azioni di Byd sono balzate in Borsa. Integrerà nei suoi veicoli i modelli di intelligenza artificiale della start-up cinese DeepSeek, come hanno già fatto competitor nazionali quali Geely, Great Wall Motors e Leapmotor. Le azioni della casa automobilistica cinese Byd, specializzata in veicoli elettrici, hanno registrato un'impennata martedì dopo che l'azienda ha annunciato di voler implementare un sistema avanzato di guida autonoma su quasi tutte le sue auto, compresi i modelli di base. Byd ha dichiarato che integrerà nei suoi veicoli i modelli di intelligenza artificiale della start-up cinese DeepSeek, come hanno già fatto competitor nazionali quali Geely, Great Wall Motors e Leapmotor. I modelli a guida autonoma Byd è il principale rivale dell'americana Tesla in Cina e, sempre più, all'estero. L'annuncio fatto dalla società lunedì sera fa pensare a una nuova guerra dei prezzi all'orizzonte. Il gigante cinese doterà almeno 21 modelli del suo sistema di guida autonoma 'God's Eye', tra cui il Seagull, un modello base con un prezzo a partire da 69.800 yuan (9.270 euro). Le funzioni offerte comprendono l'assistenza al parcheggio a distanza e la navigazione autostradale autonoma. Finora queste funzioni erano disponibili solo sui veicoli più costosi. Tesla offre funzioni simili nelle sue auto elettriche a partire da 32.000 dollari (31.000 euro). L'integrazione con fornitori terzi God's Eye usa i chip di guida intelligenti sviluppati da Byd e l'architettura algoritmica, integrando al contempo piattaforme informatiche di fornitori terzi, come Nvidia e Horizon Robotics, ha affermato Yang Dongsheng, vicepresidente senior di Byd e capo dell'istituto di ricerca sulle nuove tecnologie automotive dell'azienda con sede a Shenzhen. Strumento necessario «La guida autonoma non è più una rarità lontana, è uno strumento (...) necessario», ha dichiarato il fondatore di BYD Wang Chuanfu durante un evento trasmesso in diretta streaming. Nel giro di pochi anni, ha previsto, la tecnologia di guida autonoma diventerà uno «strumento indispensabile, come le cinture di sicurezza o gli airbag». Byd ha anche annunciato che le sue piattaforme di veicoli ibridi e puramente elettrici saranno aggiornate con Xuanji Architecture, «un'architettura intelligente veicolare che funge sia da cervello sia da rete neurale del veicolo», consentendo un'efficiente combinazione di elettrificazione e intelligenza, per supportare God's Eye. L'integrazione con DeepSeek Secondo l'azienda, l'integrazione di DeepSeek migliorerà la tecnologia di guida autonoma e fornirà un'esperienza più personalizzata ai consumatori. La start up ha fatto notizia il mese scorso perché il suo nuovo modello di intelligenza artificiale generativa ha dimostrato di poter competere con i rivali statunitensi a una frazione del costo.

**Le azioni di Byd sono balzate del 4,5% martedì, raggiungendo un livello record a Hong Kong. Nei giorni precedenti l'evento di lunedì erano già salite di quasi il 20%. Il mercato automobilistico cinese, il più grande del mondo, è teatro di una guerra dei prezzi tra decine di produttori di veicoli elettrici. Lo scorso anno qui sono state vendute quasi 11 milioni di auto elettriche e ibride, con un aumento di oltre il 40% rispetto al 2023. E Byd ha rappresentato circa 4,2 milioni di questa fetta di mercato. Le sue vendite trimestrali hanno superato quelle di Tesla per la prima volta. La possibile sinergia con l'indotto Intanto cresce in Europa e punta sulla filiera italiana dell'automotive. Un interesse reciproco, come si vede dalla risposta dei fornitori che si presenteranno in oltre 300 alla convention organizzata con l'Anfia il 20 e 21 febbraio al Mauto di Torino. «È stata una risposta superiore alle aspettative, c'è grande attesa. L'incontro dà una chance alla componentistica italiana di offrirsi come partner con la propria competitività e tecnologia. Tocca a loro guadagnarsi la nostra fiducia», ha spiegato Alfredo Altavilla, advisor di Byd per l'Europa, in occasione della presentazione alle Ogr della nuova Atto 2, suv compatto elettrico per la città. Dove produce in Europa In Europa il colosso cinese produce in Turchia e in Ungheria e più volte si è parlato di un possibile arrivo in Italia con l'acquisizione di ex siti Stellantis come quelli di Termini Imerese e di Grugliasco. «Non facciamoci illusioni, purtroppo in Europa di stabilimenti disponibili ce ne sono fin troppi, concentriamoci sul far crescere i volumi e poi valuteremo i possibili ulteriori sbocchi produttivi», ha detto Altavilla. Gli stabilimenti «Con i due stabilimenti in Europa raggiungeremo nei prossimi mesi una capacità produttiva importante. Prima di pensare ad altri siti dobbiamo saturare questi», ha aggiunto. Quanto all'interesse per marchi europei, il manager ha osservato: «Abbiamo dimostrato di avere tutte le potenzialità per una crescita organica. Siamo passati da 500.000 auto vendute nel 2020 a 4,2 milioni nel 2024, per crescere non abbiamo bisogno di fusioni e acquisizioni». La quota di mercato in Europa Infine sulla quota di mercato in Europa Altavilla ha detto che «Byd supererà questo mese l'1% in Italia e conta di arrivare molto presto al 2%. In Europa la strada è un po' più lunga, ma puntiamo al 2% in tempi rapidi». Altavilla ha aggiunto che Byd**



ha dimostrato «di avere tutte le potenzialità per una crescita organica passando da 500.000 auto del 2020 a 4,2 milioni nel 2024» e per crescere non ha bisogno di fusioni e acquisizioni. Il suo ruolo in Europa Byd rivendica anche un ruolo di attore ai tavoli europei sull'automotive. «Byd oggi viene percepita come un nemico essendo un costruttore cinese, ma sarebbe molto più saggio considerarlo un alleato, innanzitutto perché in pochi mesi diventeremo a tutti gli effetti un costruttore europeo e poi perché quello che serve in questo momento è la certezza delle regole». Sul piano auto che la Commissione europea presenterà il 5 marzo, Altavilla ha osservato che le «aspettative sono limitate»: «Mi aspetto un po' più di buon senso. Ad esempio l'ipotesi di lasciare in vita le plug-in dopo il 2035 la ritengo assolutamente giusta. Poi ci sono delle assurdità come le multe sulle emissioni diluite negli anni che rischiano di spaccare il mercato e penalizzare modelli di successo. Il mercato ha bisogno di certezze».



MENU PRINCIPALE

Cerca nel sito..



HOME > ARTICOLI > POLITICA

## Difesa settore automotive, a Modena convegno Fdi con Cavedagna

Data: 14 Febbraio 2025 - 12:25 / Categoria: Politica  
Autore: Redazione Pressa

**'La strada per ridurre l'impatto ambientale delle nostre produzioni non è certamente quella di smantellare una filiera di straordinaria qualità'**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Donazione



Da anni Lapressa.it offre una informazione libera e indipendente ai suoi lettori senza nessun tipo di contributo pubblico. La pubblicità dei privati copre parte dei costi, ma non è sufficiente. Per questo chiediamo a chi quotidianamente ci legge, e ci segue, di darci, se crede, un contributo in base alle proprie possibilità. Anche un piccolo sostegno, moltiplicato per le decine di migliaia di modenesi ed emiliano-romagnoli che ci leggono quotidianamente, è fondamentale.

E' in programma domani, sabato 15 febbraio a partire dalle 10.30 nella Sala Ascom di via Piave 125 a Modena, il convegno dal titolo "Il futuro dell'automotive. Un patrimonio da difendere tra ideologia green e sfide di mercato" promosso dall'eurodeputato Stefano Cavedagna (Fdi-Ecr). Oltre a Cavedagna, sono previsti gli interventi del senatore Michele Barcaiolo (coordinatore regionale Fdi), dell'onorevole Vincenzo Gibino (presidente Ferrari Club Italia), del vicepresidente Anfia Marco Stella, del presidente Automobile Club Modena Vincenzo Credi e del presidente della Federazione Motociclistica Italiana Giovanni Copioli.

'L'industria automobilistica, che proprio a Modena trova il suo cuore pulsante ricco di storia e di grandi eccellenze, rappresenta oltre il 7% del PIL europeo e garantisce un posto di lavoro a 14,6 milioni di europei con investimenti pari a 60,9 miliardi di euro all'anno.

A livello UE – sottolinea l'eurodeputato Stefano Cavedagna - esiste un dossier dalla gravità politica inaccettabile, perché prevede l'eliminazione graduale del motore a combustione entro il 2035. Noi eurodeputati di FDI e tutto il centrodestra italiano abbiamo votato contro quel regolamento, nella convinzione che la strada per ridurre l'impatto ambientale delle nostre produzioni non sia certamente quella di smantellare una filiera di straordinaria qualità, simbolo del Made in Italy in tutto il mondo'.

Il convegno di Modena servirà quindi a ribadire l'importanza di tutelare un settore che già risente degli effetti di queste politiche europee, con un calo di ordinativi nelle aziende che ha indotto in molti casi a ricorrere agli ammortizzatori sociali. 'È necessario sospendere immediatamente le sanzioni per le emissioni di CO2 e rivedere il quadro normativo per le infrastrutture per i carburanti alternativi. Dobbiamo lavorare sugli incentivi, a cominciare da quelli per la produzione di automobili made in Europe - dichiara Cavedagna -. Abbiamo promosso questo appuntamento proprio per fare sentire la voce degli addetti ai lavori e dei tanti appassionati del mondo automotive, vero volano per la nostra terra. La Motor Valley modenese ed emiliano-romagnola tanto sbandierata dal Pd e dall'ex governatore Stefano Bonaccini che oggi siede proprio in Parlamento UE – conclude Cavedagna - rischia un drastico ridimensionamento a causa di provvedimenti ideologici che la sinistra continua imperterrita a volere portare avanti in Europa, senza considerare i devastanti impatti economici e sociali sui territori'.

AUTOMOTIVE MODENA CAVEDAGNA

FTSE MIB ▲ 0,18%    SPREAD ▲ 109,59    DOW JONES ▼ -0,16%    DAX ▼ -0,44%    MF Polizze Vita **NEW**    Visita MERCATI

Menù

Cerca



MILANO  
FINANZA

SAN VALENTINO -20%

Sfoggia il giornale

HOME NOTIZIE MERCATI PATRIMONI MF FASHION GENTLEMAN CLASS CNBC CLASS TVMODA EVENTI SHOP **NEW** NEWSLETTER

Mercati Borsa italiana Bond ETF Fondi Certificates & CW Future Indici Borse Estere Valute Cripto Commodity Spread & tassi Market Driver

/ News / Corporate Italia / Emissioni auto, l'Europa regola e Tesla incassa: il conto salato dell'industria tra maxi-multe e crediti di carbonio



↳ CORPORATE ITALIA

Leggi dopo

## Emissioni auto, l'Europa regola e Tesla incassa: il conto salato dell'industria tra maxi-multe e crediti di carbonio

di Anna Di Rocco

🕒 2 min

14 febbraio 2025, 20:00

Il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, usa l'espressione «bulimia regolatoria» per descrivere uno scenario sempre più complesso per il comparto automobilistico europeo. I carbon credits sono diventati un oggetto finanziario, soggetto a speculazioni e a forti variazioni di prezzo. Ma lo scopo iniziale era nobile: rende sconveniente l'uso dei combustibili fossili

**Ultim'ora news 14 febbraio ore 17**

### Le più lette degli ultimi sette giorni

La Bce taglierà ancora, ma di quanto? Ecco perché potrà scendere sotto il "tasso neutrale". Che significa per famiglie e aziende

«L'America innova, la Cina replica, l'Europa **regola**». Ciclicamente il proverbio americano calza a pennello per descrivere il ruolo del Vecchio Continente nelle dinamiche internazionali. Questa volta le norme si sono trasformate in una spada di Damocle per l'industria **automobilistica** europea, già in difficoltà per il rallentamento

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

generale delle vendite.

Nel 2024 il mercato delle nuove auto è cresciuto dello 0,9%, un timido rialzo sostenuto da un forte interesse verso le ibride (+33%) ma frenato dallo scarso appeal dell'elettrico (-10,2%), cioè delle stesse auto a batteria che le case produttrici dovrebbero vendere per riuscire a rispettare le **nuove regole sulle emissioni**, pena l'imposizione di multe.

Roberto Vavassori, amministratore esecutivo di [Brembo](#) nonché presidente [dell'Anfia](#), usa l'espressione «**bulimia regolatoria**» per descrivere, parlando con *Milano Finanza*, lo stato dell'arte in Europa. «Abbiamo scopi nobili e condivisibili; il problema è che cosa chiediamo di fare per raggiungere i traguardi che ci siamo posti».

- *Leggi anche: [Auto, Ue pronta ad allentare il divieto ai motori endotermici: possibili concessioni alle ibride plug-in dopo il 2035](#)*

## Un conto salato per l'industria europea

Secondo le [nuove regole](#), nel 2025 la media delle emissioni di auto immatricolate da ciascun costruttore non potrà superare i 93,6 grammi di CO2 per chilometro, pena una sanzione di 95 euro per ogni grammo di **anidride carbonica** in eccesso. Se si guarda alle vendite, il conto si preannuncia salato per l'industria. Il gruppo tedesco [Volkswagen](#) [ha stimato](#) che le multe quest'anno potrebbero costargli 1,5 miliardi di euro.

Così, nell'incertezza di un passo indietro politico e di un incremento delle vendite di modelli elettrici, le aziende automobilistiche europee si sono organizzate in altro modo: acquisteranno crediti di carbonio dai gruppi più virtuosi, come [Tesla](#) e [Geely](#).

«In gergo si parla di pooling agreements. Sono accordi simili a quelli siglati tra aziende di altri settori all'interno dell'Emissions Trading System, il sistema europeo per lo **scambio di quote** di emissioni (Ets1, ndr), ma che avvengono tra privati e arricchiscono le loro tasche», spiega Vavassori.

## Una questione finanziaria

La regolamentazione europea rischia così di tradursi in **finanziamenti per americani e cinesi**. Secondo *Reuters*, nei primi nove mesi del 2024 le vendite di carbon credits hanno rappresentato il 3% delle [entrate totali della Tesla](#) di Elon Musk. E il peso è destinato ad aumentare a discapito della competitività e dell'innovazione europea.

«Purtroppo questi crediti vengono trattati come un **oggetto finanziario**, sono soggetti a speculazioni e a valutazioni al rialzo e al ribasso. Se qualche anno fa l'emissione di qualche tonnellata di CO2 aumentava i costi di un settore di 40 euro circa, oggi rischia di costarne dai 92 euro in su».

Eppure lo scopo degli Ets è rendere sconveniente l'uso dei combustibili fossili incrementando gli investimenti in tecnologie pulite. Secondo *Statista*, il mercato della compensazione e dei crediti di carbonio è destinato a raggiungere un valore di 1.607 miliardi di dollari nel 2028. Intanto si pensa a **che cosa regolare dopo**, come con l'Ets2, il nuovo e separato sistema dedicato ai trasporti su strada e agli edifici. «Si può continuare a regolamentare ma le regole devono essere competitive», avverte il

Btp Più, a chi conviene comprarlo?  
Tutto quello che c'è da sapere sulla nuova emissione del Mef

DeepSeek ha un codice nascosto che trasferisce i dati degli utenti al governo cinese. La Corea del Sud bandisce l'app

Corsa all'oro: perché da Londra partono aerei carichi di lingotti diretti a New York

I magnifici 7 sono roba vecchia. Meglio le munifiche 7, le aziende ricche di cash. Ecco chi sono

## LifeStyle

**Amazon apre il primo negozio fisico in Italia: è una parafarmacia a Milano Cadorna. Ma non funziona come il solito Amazon**

Lo store apre ufficialmente i battenti il 12 febbraio. L'offerta prevede numerosi prodotti di...

presidente dell'Anfia. (riproduzione riservata)

Condividi

**Altre news della sezione Corporate Italia**

**C'è una norma che può far cadere l'opa su Anima e a cascata quelle su Banco Bpm e Mediobanca. Lasciando solo Generali nel mirino**

di Roberto Sommella

**Btp Più, tutti i motivi per cui è conveniente (e non solo per il rendimento)**

di Massimo Brambilla

**Risiko bancario, arrivano i primi rilanci. Da Unicredit a Banco Bpm, ecco chi potrebbe alzare l'offerta e dove conviene investire**

di Luca Gualtieri

**Piazza Affari, le azioni in pole per Ftse Mib e Mid Cap se le ops vanno in porto**

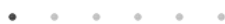
di Francesca Gerosa

**Energia elettrica, D.E.A. verso 100 mila contatori. Priorità al m&a dopo il rinvio delle gare previste nel 2025**

di Sara Bichicchi

**Byd sfida ancora Tesla: guida autonoma con Ai gratuita su tutte le auto. Che impatto per il settore?**

di Andrea Boeris



**Nuovo bersaglio contro il tumore alla mammella**

Uno studio ha individuato nei linfociti T regolatori (Treg), un particolare tipo di cellule...

**Benetton, il ceo Claudio Sforza cambia società di consulenza e prepara la chiusura della fabbrica anche in Serbia**

Il gruppo dell'abbigliamento ridurrà di un terzo il personale della fabbrica serba, Paese dove...

**Una clessidra per salvare il cuore**

Sperimentato un innovativo dispositivo salvavita per pazienti con gravi cardiopatie...

**Schiena controllata con meno raggi X**

Eos Edge consente di effettuare lastre in posizione eretta (sotto carico) della colonna...

**Ictus, novità per la riabilitazione**

Uno studio ha evidenziato che le lesioni cerebrali che colpiscono le aree insulari e...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Video Vedi tutti →**

VIDEO ▶

Wall Street ignora dazi e inflazione

00:24:15

VIDEO ▶

Btp Più, come funziona e a chi conviene: parla il Mef

00:15:31

VIDEO ▶

Piazza Affari supera 38 mila punti tra incertezze e dazi

00:01:57

VIDEO ▶

Nuovo collocamento BTP+ e dichiarazioni di Donald Trump

00:01:08

089849



# Dazi Trump auto straniere: quale impatto sull'Italia?

Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Scopri i dazi di Trump sulle auto straniere e il loro impatto sul commercio internazionale, e sull'industria automobilistica italiana

Share on:



Traffico 14, 15 e 16 febbraio 2025: le previsioni del weekend

Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

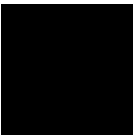
di **Raffaele Dambra**  14 Febbraio 2025 - 17:20

In [quest'epoca di dazi](#) l'ultima trovata sono quelli 'reciproci' di **Donald Trump**, introdotti per rispondere ai Paesi che impongono tasse sui beni americani e risolvere così quelle che il presidente USA considera pratiche commerciali scorrette. Trump però non si ferma qui e ha già annunciato che a breve arriveranno anche i **dazi sulle auto straniere**, sottolineando che si andranno ad aggiungere alle tariffe reciproche. Superfluo sottolineare che l'impatto di questi dazi sarebbe **devastante** per l'industria automobilistica mondiale (per lo meno quella non statunitense) e anche **l'Italia**, nel suo piccolo, verrebbe coinvolta.

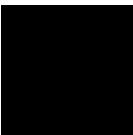
## CONSEGUENZE DEI DAZI DI TRUMP SULLE AUTO STRANIERE

Il magazine economico Bloomberg ha calcolato che gli eventuali **dazi di Trump** sulle importazioni di **auto dall'estero** (non ancora quantificati, forse del 10%) colpirebbero innanzitutto i costruttori **tedeschi e sudcoreani**. Nel 2024, infatti, risultava importato l'80% delle Volkswagen vendute negli Stati Uniti, il 65% delle Hyundai-Kia, il 63% delle Mercedes-Benz e il 52% di Bmw (guarda le percentuali degli altri gruppi nella tabella in basso). Complessivamente, l'anno scorso **le importazioni hanno rappresentato la metà del mercato automobilistico statunitense** per un totale di circa 8 milioni tra nuove autovetture e camion leggeri e un valore superiore a 240 miliardi di dollari. Il maggiore importatore di auto negli USA è stato il **Messico con 2,9 milioni di veicoli**, dinanzi a Corea del Sud con 1,54 milioni, Giappone con 1,38 milioni e Canada con 1,07 milioni.

Sempre secondo Bloomberg, se Trump dovesse confermare i [dazi del 25% sulle importazioni da Messico e Canada](#) (attualmente sospesi fino al 6 marzo ma che continuano a pendere minacciosi sui due Paesi confinanti) gli utili operativi di Stellantis, Volkswagen, Bmw e Mercedes-Benz si assottiglierebbero di **6 miliardi di euro**. Tanto per capire le dimensioni del disastro, circa il 65% delle auto a marchio proprio vendute da VW negli Stati Uniti sono prodotte proprio in Messico.



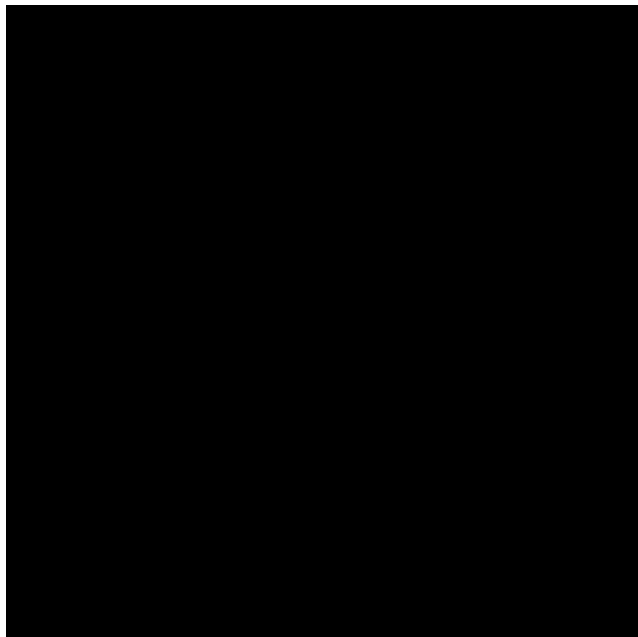
**Sciopero 14 febbraio 2025**  
**ATM Milano: la situazione dopo le 18**



**Dazi Trump auto straniere: quale impatto sull'Italia?**



Traffico 7, 8 e 9 febbraio 2025: le previsioni del weekend



## DAZI TRUMP SU AUTO ESTERE: L'IMPATTO SULL'ITALIA

E l'Italia, invece, come sta messa? A dire il vero gli stabilimenti italiani non esportano molti veicoli negli USA. Tuttavia l'impatto non sarebbe **indolore**. Nel 2023, ultimo dato annuale completo disponibile, in base ai dati [Anfia](#) rielaborati da Motor1 l'Italia ha esportato verso gli Stati Uniti **74.731 auto**, il **20,9%** del totale di **358.203 auto made in Italy** esportate in tutto il mondo, per un valore di 3.883.300.000 euro. Percentuale che tra l'altro è già vistosamente scesa nei primi dieci mesi del **2024, anno horror per la produzione italiana di autovetture**, con appena **25.202 auto** esportate dall'Italia negli USA, il **12,6%** sul totale esportato dal nostro Paese, per un valore di 2.854.700.000 euro. Nello stesso periodo le auto statunitensi importate in Italia sono state appena 3.415 (0,3% delle importazioni di auto estere in Italia).

## CASE AUTO ITALIANE PIÙ COLPITE DAI DAZI USA

Fatta questa premessa, quali sarebbero i **marchi italiani più colpiti** dai dazi di Trump? Probabilmente non la **Fiat**, che nel 2023 ha venduto negli USA appena 605 unità. Oggi l'unica vettura Fiat venduta negli Stati Uniti è la 500e, che viene prodotta a Mirafiori. Viceversa l'**Alfa Romeo** è molto popolare

da quelle parti, anche se non a livello delle competitor tedesche, con 10.898 modelli venduti nel 2023. Nel caso del 'biscione' gli eventuali dazi americani risulterebbero **molto più impattanti**. Ad esempio se il dazio applicato fosse davvero del 10%, una Stelvio che oggi negli USA costa 45.950 dollari arriverebbe a costarne 50.545.

Discorso leggermente diverso per le **supercar**: è vero che per **Ferrari, Lamborghini, Maserati** e le varie realtà di nicchia (p.es. Pagani) quello nordamericano rappresenta il primo mercato globale. Ma è altrettanto vero che la clientela di queste vetture non perde troppo tempo col prezzo. In ogni caso un eventuale rincaro del 10% a causa dei dazi **non passerebbe inosservato** neppure per i marchi di lusso (specie per l'agonizzante Tridente che vende il 40% delle sue vetture negli USA).

#EUROPA #TASSE #USA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



News  
Ricambi e Accessori

Aftermarket & Flotte  
Crash test

Cura e Manutenzione Auto  
Forum

Chi siamo - Contatti e Pubblicità - Privacy Policy - Cookie Policy -  
SICURAUTO.it - Portale di informazione automobilistica © 2000-2024 - CLASTER Net, P.Iva PL6762503116

089849

X



Username  password  **ACCEDI** [Non riesco ad accedere](#)

[Ricerca](#)

[Abbonamenti](#)

[Contatti](#)

**PRIMA** Società Politiche Leggi e Atti Attività Mercati e Distribuzione Petrolio Energia Gas Naturale Nucleare Altre Fonti Ambiente  
**PAGINA** Associazioni dell'Energia Amministrativi Parlamentare Prezzi e Consumi Elettrica GPL - GNL Nucleare Efficienza Sicurezza

Trova parola × [f](#) [X](#)

[COMMENTI - EDITORIALI](#)

[« Trasporti](#)

venerdì 14 febbraio 2025

[LE NOTIZIE GIORNO PER GIORNO](#)

## Mezzi pesanti, il 2025 parte bene per il Gnl

In calo tutte le altre alimentazioni. Prosegue il boom dell'elettrico sui bus. I dati [Anfia](#) su gennaio  
 In un mercato dei mezzi pesanti in brusco calo, solo l'alimentazione a Gnl fa registrare un aumento delle immatricolazioni, mentre nel comparto autobus prosegue l'exploit dell'elettrico, per quanto sempre dietro al metano. Sono i principali spunti che emergono dai dati relativi alle immatricolazioni di mezzi pesanti in gennaio, elaborati da [Anfia](#) <...

© Riproduzione riservata



NOTIZIE FLASH - VENERDÌ 7 FEBBRAIO

Soltanto gli **utenti abbonati alla Staffetta Quotidiana** possono leggere interamente gli articoli.  
[Richiedi un abbonamento di prova](#)



La Rivista Digitale

(giovedì 13 febbraio)

[Mezzi pesanti gennaio](#)

[Torna su](#)

### NOTIZIE NELLA STESSA SEZIONE

▼ **Precedenti**

- 11/02 [Idrogeno, gli autobus Tper su strada in primavera](#)
- 07/02 [Auto, cresce la pressione su Bruxelles](#)
- 04/02 [Auto, il 2025 parte in salita](#)
- 31/01 [Auto, i conti non tornano sul fronte occidentale](#)
- 30/01 [Mar Rosso, tregua degli Houthis](#)

## CARBUROMETRO



### DOVE VANNO I PREZZI DEI CARBURANTI

[STAFFETTA PREZZI](#)

RUBRICHE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# TorinOggi.it

dal 2008 Edizione locale **ilNazionale.it**

Prima Pagina Cronaca Politica Economia e lavoro Attualità Eventi Cultura e spettacoli Sanità Viabilità e trasporti Scuola e formazione **Al Direttore** Sport Tutte le notizie

CIRCOSCRIZIONI CITTÀ SPORT CHIVASSO PINEROLESE SETTIMO **ABBONATI**

**AL DIRETTORE**

f i X v w r e s g Archivio Mobile

CHE TEMPO FA

AL DIRETTORE | 14 febbraio 2025, 10:39

RUBRICHE

- Fotogallery
- Videogallery
- Stadio Aperto
- Immortali
- Il Punto di Beppe Gandolfo
- Nuove Note
- L'oroscopo di Corinne
- Ambiente e Natura
- Motori
- E poe...sia!
- Conversazioni
- I corsivi di Virginia
- Fiera Nazionale del Peperone
- Cultura Energetica
- La finanza in parole semplici
- Uno scatto, una storia
- Ristoblog Acqua Hydra
- Pronto condominio
- Orgoglio Torinese
- Un Occhio sul Mondo
- io\_viaggio\_leggero
- Non solo Fumetti
- Torino 2025
- Voci della crisi
- Ristoranti & C. Torino
- Copertina

## Mino Giachino: "Torino deve difendere di più e meglio la sua industria"

Riceviamo e pubblichiamo la lettera al direttore del già segretario al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Caro Direttore,

Ti è piaciuto il Consiglio regionale aperto sulla crisi del settore che ha fatto grande Torino nel dopoguerra, il settore auto? A me non tanto. Perché mi aspettavo l'intervento delle nostre Banche che in questo periodo , con i grandi utili fatti nel 2024, dovrebbero essere più comprensive con le nostre aziende dell'indotto . Così mi sarei aspettato interventi ai massimi livelli degli Industriali e delle Università . Se la produzione industriale in Italia sta calando da due anni non è colpa della Meloni ma del calo della produzione delle auto e del fatturato delle nostre aziende dell'indotto penalizzate da Tavares a favore di aziende estere. In Spagna la produzione di auto cresce e crescono produzione industriale e PIL. Mi aspettavo l'intervento dei Dirigenti di enel, Iren , Italgas perché da noi il costo della e' molto più alto

IN BREVE

**venerdì 14 febbraio**

Mino Giachino: "Torino deve difendere di più e meglio la sua industria"



**mercoledì 05 febbraio**

L'affaire intramoenia e la levata di scudi dei medici contro Riboldi: "Così le liste d'attesa aumenteranno"



**venerdì 17 gennaio**

Sanità, la denuncia di un cittadino: "Costretto a spostarmi di oltre 150 km da Torino per una visita specialistica"



[Leggi le ultime di: Al Direttore](#)

ACCADEVA UN ANNO FA



**Cronaca**  
Lotta allo spaccio nell'area Spina 3: in manette un ventenne sorpreso con cocaina

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Cronaca**  
Con fieno e sabbia davanti a CdP, Extinction Rebellion 'celebra' l'amore tossico tra Governo e clima [FOTO e VIDEO]



**Cronaca**  
Carcere di Torino, un detenuto si arrampica dal cortile e minaccia di buttarsi dal terzo piano

[Leggi tutte le notizie](#)

che in Francia , Germania e Spagna.

Mi aspettavo l'intervento degli ultimi Sindaci di Torino, da quelli che non han detto nulla quando Fiat non ha più voluto fare il Salone dell'auto , quello vero . Nessuno che abbia fatto autocritica a partire dai partiti che sostenevano il governo giallorosso che lasciò fare , senza dire nulla, a John Elkan quando vendette a Peugeot. Nessuno che ha ricordato che il nostro maggiore costo della energia fu il risultato di quelli che votarono contro il Piano Nucleare firmato DonatCattin.

Qualche intervento interessante c'è stato , a partire da quello di ANFIA che ha ricordato a tutti che in Italia vi sono tutte le capacità di costruire ogni tipo di veicolo, dalle auto ai mezzi pesanti. E noi dovremmo rinunciare a un settore che ha così importanti ricadute sulla ricerca e sui servizi e che offre ai giovani neolaureati posti di lavoro interessanti nella nostra Città.

Così come non ho sentito nessuna autocritica da chi ha sostenuto la direttiva in Europa che ha tagliato le gambe al motore endotermico. Perché nessuno nega la necessità della transizione ma con juicio , cioè non sulla pelle di aziende e lavoratori.

Nessuna autocritica da chi mise i bastoni tra le ruote di Marchionne.

Eppure il gran capo del San Paolo è andato a Milano all'evento della Fondazione Cariplo che ha ideato un progetto per recuperare una parte del milione di giovani che non studia e non lavora. Così come la grande azienda non ha cercato di spiegare perché la FIAT nel 1989 era la prima per quota di mercato in Europa, producendo in Italia 1.900.000 auto poi a partire dagli anni novanta abbia iniziato a perdere colpi e posti di lavoro senza che nessuno facesse sciopero a difesa produzione. Ho detto produzione perché se c'è la produzione c'è anche il lavoro. Chiedere di difendere i posti di lavoro senza difendere la capacità competitiva di produrre , alla lunga e perdente.

Ecco perché hanno fatto bene il Vice presidente degli industriali di investire nelle infrastrutture, a partire dalla TAV e il Terzo Valido , e di togliere dalla marginalità il nostro aeroporto. Se lo avessero intitolato a Cavour forse lo avrebbero sviluppato maggiormente. In conclusione Torino deve puntare a diventare la capitale della mobilità del futuro utilizzando le potenzialità del Centro per la IA che il governo Meloni ha assegnato a Torino.

Nessuna Città vive solo di Turismo , neanche Roma, e poi una Città bella come Torino se è anche interessante, per le sue Università e per le sue produzioni e' molto meglio.

Mino GIACHINO

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

[Ascolta "Un anno di notizie da non dimenticare 2024" su Spreaker.](#)



Il convegno

## Automotive e rilancio del settore

**Parte da Modena** l'impegno profuso dall'eurogruppo Ecr per difendere il settore automotive dalle conseguenze dei provvedimenti legati al Green Deal e contestualmente proporre una serie di azioni che possano accompagnare e sostenere le imprese nelle grandi transizioni tecnologiche, digitali e ambientali. È in programma oggi a partire dalle 10.30 nella Sala Ascom di via Piave 125, il convegno dal titolo 'Il futuro dell'automotive. Un patrimonio da difendere tra ideologia green e sfide di mercato' promosso dall'eurodeputato Stefano Cavedagna (Fdi-Ecr). Oltre a Cavedagna, sono previsti gli interventi di Michele Barcaiolo (Fdi), Vincenzo Gibino, **Anfia** Marco Stella, Vincenzo Credi e Giovanni Copioli.

«L'industria automobilistica, che proprio a Modena trova il suo cuore pulsante ricco di storia e di grandi eccellenze, rappresenta oltre il 7% del Pil europeo e garantisce un posto di lavoro a 14,6 milioni di europei con investimenti pari a 60,9 miliardi di euro all'anno. A livello UE - sottolinea l'eurodeputato Stefano Cavedagna - esiste un dossier dalla gravità politica inaccettabile, perché prevede l'eliminazione graduale del motore a combustione entro il 2035. Noi eurodeputati di Fdi e tutto il centrodestra italiano abbiamo votato contro quel regolamento, nella convinzione che la strada per ridurre l'impatto ambientale delle nostre produzioni non sia certamente quella di smantellare una filiera di straordinaria qualità, simbolo del Made in Italy in tutto il mondo». Il convegno di Modena servirà quindi a ribadire l'importanza di tutelare un settore che già risente degli effetti di queste politiche europee, con un calo di ordinativi nelle aziende che ha indotto in molti casi a ricorrere agli ammortizzatori sociali.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il capoluogo non era mai entrato nella classifica del quotidiano britannico, Piemonte al sesto posto  
E il governatore Cirio prepara la missione sull'automotive a Detroit (dove dovrebbe incontrare Ford)

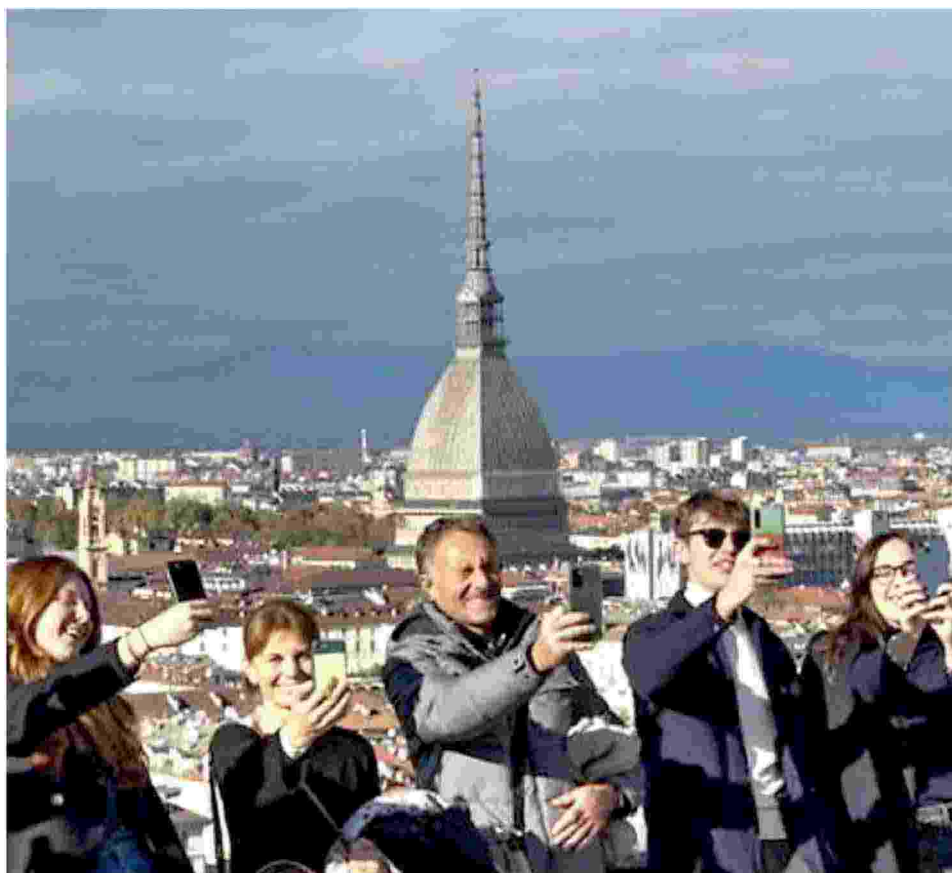
# Torino attrae investimenti esteri Promossa dal Financial Times

IL CASO

GIULIA RICCI

**T**orino guadagna un altro posto nella cartina europea. Il capoluogo piemontese è infatti entrato per la prima volta nella classifica del Financial Times delle "European cities and regions of the future 2025", piazzandosi al sesto posto grazie alla «strategia di attrazione» degli investimenti esteri. La stessa posizione ottenuta dal Piemonte, che conferma quella dello scorso anno, preceduto da Emilia-Romagna, Lombardia, la regione di Madrid, Catalonia e, in vetta, quella parigina. E il governatore Alberto Cirio prepara la missione in Michigan per lanciare la "vehicle valley" (in agenda anche l'incontro con Ford).

I dati elaborati da Ceipiemonte evidenziano una crescita significativa: mentre tra il 2014 e il 2020 la media annuale degli investimenti diretti esteri avviati o annunciati in Piemonte era di 7,7, nel periodo 2021-2024 è salita a 22,7, con un picco di 27 progetti nell'ultimo anno. Complessivamente si è registrato un incremento dell'80% degli investimenti avviati o annunciati. Ad oggi sono 260 i dossier aperti presso Ceipiemonte, di cui 177 già in fase operativa, con ricadute occupazionali stimate in circa 8 mila addetti. Tra i nomi di rilievo, Silicon Box, Amazon, Msct Technology, Bulgari, Cartier, Coca-Cola, Fedex, Aixtron, Luxoft. Ma salgono a 440 i numeri se si parla di aziende estere intercedute e interessate: il 15,4% arriva dal Regno Unito, l'11,7% dalla Germania, il 10,4% dagli Stati Uniti, e poi Francia e Canada; i settori di investimento sono innanzitutto Real Estate (17,8%) e



Il 50% delle aziende interessate a investire in Piemonte guarda al capoluogo

poi automotive a trasporti (15,7%), aerospazio, salute e benessere e Ict.

E se si parla di province, Torino fa la parte del leone, attirando il 50% degli investi-

**In Michigan la Regione vuole lanciare la vehicle valley e confrontarsi sull'elettrico**

menti (o meglio, delle aziende interessate a farlo), seguita da Alessandria e Novara. «Torino è una città che può ancora crescere grazie ad una vocazione internazionale, universitaria e industriale e lavorare per attrarre maggiori investimenti dall'estero

rappresenta sicuramente una traiettoria di sviluppo per il futuro delle nostre imprese e del territorio» afferma il sindaco Stefano Lo Russo. Mentre il governatore Alberto Cirio aggiunge: «Il lavoro prosegue e lo stiamo portando avanti con particolare attenzione ai settori strategici, come conferma il dinamismo che registriamo intorno al mondo dell'AI e dei microchip che vede il Piemonte protagonista a partire dall'investimento di oltre 3 miliardi di euro di Silicon Box e dal ruolo del Piemonte alla guida dell'alleanza europea».

In quest'ottica è prevista, ad aprile, una missione in Michigan con Camera di Commercio, Città e Ceipiemonte per incontrare imprese, istitu-

zioni e finanziatori sul settore automotive. A costruire l'agenda di incontri il console statunitense, in calendario anche un incontro con Ford. L'obiettivo è vedere come gli americani stiano lavorando sull'elettrificazione, ma anche provare ad attrarre nuove aziende lanciando la vehicle valley, l'associazione fondata da Italdesign, Pininfarina, Unione Industriali Torino, Api, Camera di Commercio, Anfia e Regione che ha l'obiettivo di costruire una rete intorno al settore. D'altronde, il governatore Cirio l'ha detto durante il consiglio aperto: «Noi siamo aperti a tutti coloro che vogliono investire nell'automotive in Piemonte». —

# Conto salato per l'Europa al mercato della CO2

di Anna Di Rocco

«L'America innova, la Cina replica, l'Europa regola». Ciclicamente il proverbio americano calza a pennello per descrivere il ruolo del Vecchio Continente nelle dinamiche internazionali. Questa volta le norme si sono trasformate in una spada di Damocle per l'industria automobilistica europea, già in difficoltà per il rallentamento generale delle vendite. Nel 2024 il mercato delle nuove auto è cresciuto dello 0,9%, un timido rialzo sostenuto da un forte interesse verso le ibride (+33%) ma frenato dallo scarso appeal dell'elettrico (-10,2%), cioè delle stesse auto a batteria che le case produttrici dovrebbero vendere per riuscire a rispettare le nuove regole sulle emissioni, pena l'imposizione di multe. Roberto Vavassori, amministratore esecutivo di Brembo nonché presidente dell'Anfia, usa l'espressione «bulimia regolatoria» per descrivere, parlando con Milano Finanza, lo stato dell'arte in Europa. «Abbiamo scopi nobili e condivisibili; il problema è che cosa chiediamo di fare per raggiungere i traguardi che ci siamo posti». Secondo le nuove regole, nel 2025 la media delle emissioni di auto immatricolate da ciascun costruttore non potrà superare i 93,6

grammi di CO2 per chilometro, pena una sanzione di 95 euro per ogni grammo di anidride carbonica in eccesso. Se si guarda alle vendite, il conto si preannuncia salato per l'industria. Il gruppo tedesco Volkswagen ha stimato che le multe quest'anno potrebbero costargli 1,5 miliardi di euro. Così, nell'incertezza di un passo indietro politico e di un incremento delle vendite di modelli elettrici, le aziende automobilistiche euro-

privati e arricchiscono le loro tasche», spiega Vavassori. La regolamentazione europea rischia così di tradursi in finanziamenti per americani e cinesi. Secondo Reuters, nei primi nove mesi del 2024 le vendite di carbon credits hanno rappresentato il 3% delle entrate totali della Tesla di Elon Musk. E il peso è destinato ad aumentare a discapito della competitività e dell'innovazione europea. «Purtroppo questi crediti vengono trattati come un oggetto finanziario, sono soggetti a speculazioni e a valutazioni al rialzo e al ribasso. Se qualche anno fa l'emissione di qualche tonnellata di CO2 aumentava i costi di un settore di 40 euro circa, oggi rischia di costarne dai 92 euro in su». Eppure lo scopo degli Ets è rendere sconsigliato l'uso dei combustibili fossili incrementando gli investimenti in tecnologie pulite. Secondo Statista, il mercato della compensazione e dei crediti di carbonio è destinato a raggiungere un valore di 1.607 miliardi di dollari nel 2028 (si veda la tabella). Intanto si pensa a che cosa regolare dopo, come con l'Ets2, il nuovo e separato sistema dedicato ai trasporti su strada e agli edifici. «Si può continuare a regolamentare ma le regole devono essere competitive», avverte il presidente dell'Anfia. (riproduzione riservata)

## IL GIRO D'AFFARI MONDIALE DEI CREDITI DI CARBONIO

Dimensioni del mercato in miliardi di dollari



pee si sono organizzate in altro modo: acquisteranno crediti di carbonio dai gruppi più virtuosi, come Tesla e Geely. «In gergo si parla di pooling agreements. Sono accordi simili a quelli siglati tra aziende di altri settori all'interno dell'Emissions Trading System, il sistema europeo per lo scambio di quote di emissioni (Ets1, ndr), ma che avvengono tra

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Nuova mozione con prima firmataria la deputata dem Braga che chiede al governo uno scatto sul sostegno all'automotive

# Gigafactory tra i temi caldi in Parlamento

**TERMOLI.** Ancora un atto parlamentare in materia di economia con prima firmataria una deputata dem e che vede al suo interno il riferimento diretto alla Gigafactory di Termoli. E' l'iniziativa di Chiara Braga, assieme ai colleghi Peluffo, De Michelis, Di Sanzo, Gnassi, Bonafè, Ciani, Ghio, Toni Ricciardi, De Luca, Ferrari, Morassut, Roggiani, Casu. For- naro, De Maria, Pandolfo. Intervento con particolare riferimento «Al settore dell'automotive, secondo recenti dati Anfia, la produzione di autovetture è crollata del 35,5 per cento nei primi sette mesi dell'anno e del 54,7 per cento nel mese di luglio 2024. Sono inoltre slittati anche gli investimenti da parte di Stellantis nella Gigafactory di batterie di Termoli anche a seguito del dirottamento su altri progetti da parte del Ministero delle imprese e del made in Italy dei 250 milioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza che vi erano stati destinati. Si tratta di un comparto produttivo nel quale si sta producendo il 29 per cento in meno che nel 2023, è cresciuto significativamente l'utilizzo degli ammortizzatori sociali, l'indotto sta vivendo una crisi senza segna-

li di inversione a causa delle scelte strategiche di Stellantis di spostare la catena di fornitura in paesi con minor costo del lavoro e si prosegue nello spezzettamento del gruppo, con l'annuncio spin off di Comau ad un fondo di investimento», si legge nel testo della mozione, che vorrebbe impegnare il Governo a non intraprendere iniziative tese a consentire nuovamente lo sfruttamento e l'impiego dell'energia nucleare con le tecnologie attualmente disponibili, incapaci di abbattere i costi energetici per le imprese e di renderle competitive nel breve-medio periodo e ad adottare opportune iniziative per un piano di investimenti volto ad incrementare i finanziamenti pubblici per le realtà imprenditoriali che investono nella ricerca scientifica in materia di efficienza energetica, di fonti rinnovabili, di trasmissione, distribuzione e stoccaggio dell'energia elettrica, destinando la gran parte dei fondi disponibili alla ricerca nei campi indicati, da considerare predominanti e con vantaggi maggiori su scala temporale, per il raggiungimento degli obiettivi al 2030 e 2050 e la riduzione dei costi energetici del tessuto



industriale. Inoltre, «ad adottare iniziative volte a ripristinare con urgenza la dotazione del fondo automotive, notevolmente defianziato delle risorse destinate al rilancio in chiave green del settore; a definire appositi piani per una « transizione giusta » e una maggiore competitività, nel medio e lungo periodo, dei lavoratori del settore automobilistico, garantendo continuità occupazionale e produttiva attraverso misure di sostegno per il comparto e i dipendenti, di concerto con le organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative, con le parti sociali, le istituzioni interessate e i sindacati, nonché ad adoperarsi per la risoluzione delle varie crisi aziendali, ivi incluse quelle afferenti il settore della componentistica, mediante un serio e lungimirante piano industriale volto ad un rilancio del settore nel processo di transizione verso la produzione di nuovi mezzi di trasporto a zero emissioni, anche mediante l'introduzione di investimenti strategici e di lungo periodo volti alla realizzazione di nuove piattaforme produttive di modelli cosiddetti small, di nuovi modelli nonché di investimenti in ricerca e sviluppo; a condizionare la concessione di ulteriori contributi, prestiti o investimenti al mantenimento della produzione di nuovi modelli sul territorio nazionale e alla difesa dei livelli occupazionali e produttivi».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## Dazi Usa sulle auto Ue, quali Paesi in Europa hanno piu' da perdere

Le tariffe doganali partiranno il 2 aprile, annuncia Donald Trump. In campo automotive il Vecchio continente vende più agli Stati Uniti di quanto compra. Ecco le cifre grazie ai numeri di Clepa, l'associazione europea dei componentisti. Giornalista I dazi statunitensi sulle auto europee arriveranno "intorno al 2 aprile". Parola di Donald Trump. "L'avrei fatto il primo aprile. Che ci crediate o no, sono un po' superstizioso", ha proseguito il presidente statunitense. "No, letteralmente, l'avevamo pianificato per il primo aprile. Ho detto, "facciamolo il 2 aprile". Sai quanti soldi costa? Costa un sacco di soldi solo quel giorno". Attualmente l'Europa applica dazi al 10% sulle auto importate dagli Usa, mentre gli Stati Uniti del 2,5%. Al di là degli annunci, e degli effetti relativi, sta di fatto che il Vecchio continente esporta auto e parti di auto negli Stati Uniti molto più di quanto dagli Usa arriva nel Vecchio continente. È quindi ovvio che con dazi statunitensi sulle importazioni è l'Europa che ha più da perdere. E l'Italia è uno dei Paesi più esposti. Basta infatti guardare i numeri forniti da Clepa, l'associazione europea dei produttori di componenti automotive. Nel 2024 la bilancia commerciale, ovvero la differenza tra esportazioni e importazioni, pesa a favore dell'Unione europea per 8,6 miliardi di euro. Inoltre, negli ultimi 10 anni circa, le imprese europee hanno investito negli Stati Uniti in forniture e tecnologie una cifra complessiva che arriva a 21 miliardi di euro. "I tedeschi hanno investito più dei francesi, degli spagnoli e degli italiani. Proporzionalmente abbiamo investito tutti", spiega Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione italiana dell'industria automotive. In questo enorme movimento di capitali e traffico commerciale, come detto, le posizioni dei diversi Paesi appartenenti alla Ue sono differenti. I dati forniti da Clepa sono completi per il 2023 mentre, nel dettaglio, per il 2024 sono relativi ai primi 11 mesi dell'anno.

**bilancia commerciale ue-usa**

Nel 2023 l'Unione europea a 27 stati ha importato dagli Usa automobili per un valore di 9.864.728.422 euro; ne ha esportate per un valore di 40.638.912.686 euro. A questo numero si sommano altre voci. Ad esempio, per quanto riguarda i componenti auto tradizionali, l'Ue ne ha importati per un valore di 2.165.962.308 di euro e ne ha esportati per 9.462.804.808 di euro. Riguardo le batterie questa è la bilancia: importazioni per 430.264.717 euro, esportazioni per 2.150.010.323 euro. Solo sui semiconduttori l'Europa è in negativo rispetto agli Stati Uniti per volumi molto inferiori rispetto a quelli delle altre voci di dettaglio. È il caso di una classe di chip: le importazioni sono state per un valore di 1.793.652.225 euro, le esportazioni per 376.015.856 euro. i paesi più esposti I tre Paesi che esportano maggiormente auto e componenti negli Stati Uniti sono Germania, Italia e Francia. Anche in questo caso i numeri di seguito sono relativi al 2023 per completezza, seppure il risultato della bilancia sia sostanzialmente confermato nei primi 11 mesi del 2024.

**Germania** : ha importato auto per 7.785.663.923 euro, ha esportato auto per un valore di 23.410.548.633 euro. Componenti: importazioni per 783.887.221 euro, esportazioni per 6.703.245.178 euro. Batterie: import 90.533.918 euro, export 885.602.056 euro.

**Italia** : ha importato auto per 70.685.256 euro, ne ha esportate per un valore di 4.711.790.420 euro. Componenti: importazioni per 286.308.429 euro, esportazioni per 745.238.008. Batterie: import 11.369.538 euro, export 8.461.316 euro.

**Francia** : ha importato auto per 46.644.007 euro, ha esportato auto per un valore di 292.989.059 euro. Componenti: importazioni per 74.953.488 euro, esportazioni per 222.513.184 euro. Batterie: import 15.981.522 euro, export 20.828.231 euro.

**commercio globale** In una guerra commerciale contano i numeri ma pesano ugualmente, se non di più, gli intrecci consolidati nel commercio globale in cui la posizione di una fabbrica conta fino a un certo punto se in quell'impianto produttivo confluiscono parti che arrivano da continenti diversi. Ad esempio ci sono veicoli di marchi europei costruiti negli Stati Uniti che, spiega il presidente Anfia Vavassori "poi vengono importati in Europa. Difficile sciogliere il nodo gordiano".



# Un convegno sul futuro dell'automotive «Transizione “rigida”, aziende a rischio»

Iniziativa del gruppo Conservatori e riformisti e Fratelli d'Italia

Grande partecipazione ieri mattina presso la Sala Ascom, dove si è svolto l'evento "Il futuro dell'automotive: un patrimonio da difendere tra ideologia green e sfide di mercato", organizzato dal gruppo dei Conservatori e riformisti Europei e da Fratelli d'Italia.

«Al centro del dibattito – così una nota – le conseguenze delle scelte europee in materia di mobilità e l'impatto che l'imposizione forzata dell'auto elettrici-

ca come unica soluzione potrebbe avere sul settore automobilistico italiano».

La nota prosegue: «Il timore emerso con forza durante il convegno è che l'Italia, patria di marchi automobilistici storici e di un indotto strategico per l'economia nazionale, paghi il prezzo più alto di una transizione gestita con rigidità ideologica anziché con realismo e pragmatismo».

Hanno preso parte al convegno l'onorevole Stefano Cavedagna, parlamentare

europeo Ecr-FdI, il senatore Michele Barcaiolo, coordinatore regionale FdI, l'onorevole avvocato Vincenzo Gibiino, presidente Ferrari Club Italia, l'ingegnere Ettore Pirisi, coordinatore Commissione sicurezza della Federazione motociclistica Italiana e, in collegamento, il dottor Marco Stella, vicepresidente Anfia. Presenti nella platea anche l'onorevole Daniela Dondi e i consiglieri regionali modenesi Ferdinando Pulitanò e Annalisa

Arletti.

«Vietare i motori endotermici dal 2035 – così Cavedagna – significa mettere in ginocchio aziende, fornitori e migliaia di lavoratori».

Il Sen. Michele Barcaiolo, coordinatore regionale di Fratelli d'Italia, ha sottolineato: «Difendere l'industria automobilistica significa difendere l'economia, il lavoro e la libertà di scelta dei cittadini. Invece di politiche punitive, servirebbe una strategia industriale che tenga conto delle diverse tecnologie disponibili, senza dogmatismi».



**Il dibattito**  
Si è focalizzato sul tema della mobilità

**La platea**  
L'evento è stato molto partecipato



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Auto elettrica imposta «Il comparto è a rischio»

In Ascom il convegno organizzato da Fratelli d'Italia e Riformisti Europei

**Grande** partecipazione ieri mattina presso una Sala Ascom gremita, dove si è svolto l'evento "Il futuro dell'automotive: un patrimonio da difendere tra ideologia green e sfide di mercato", organizzato dal gruppo dei Conservatori e Riformisti Europei (ECR) e da Fratelli d'Italia.

Al centro del dibattito, le conseguenze delle scelte europee in materia di mobilità e l'impatto devastante che l'imposizione forzata dell'auto elettrica come unica soluzione potrebbe avere sul settore automobilistico italiano. Una decisione calata dall'alto da Bruxelles che ignora completamente la realtà produttiva e occupazionale del nostro Paese. Hanno preso parte al conve-

gno l'onorevole Stefano Cavedagna, parlamentare europeo ECR-FDI, il senatore Michele Barcaiolo, coordinatore regionale FDI, l'onorevole avvocato Vincenzo Gibiino, presidente Ferrari Club Italia, l'ingegnere Ettore Pirisi, coordinatore Commissione Sicurezza della Federazione Motociclistica Italiana e, in collegamento, il dottor Marco Stella, vicepresidente ANFIA.

Presenti nella folta platea anche l'onorevole Daniela Dondi e i consiglieri regionali modenesi Ferdinando Pulitanò e Annalisa Arletti. L'On. Stefano Cavedagna, europarlamentare del gruppo ECR-FDI, ha puntato il dito contro l'approccio dell'Unione Europea: «Stiamo assistendo a

un'imposizione ideologica che non tiene conto delle specificità dei singoli Paesi e delle reali esigenze del mercato. L'Unione Europea ha scelto la strada del proibizionismo anziché dell'innovazione, decretando di fatto la condanna dell'industria automobilistica italiana. Vietare i motori endotermici dal 2035 significa mettere in ginocchio aziende, fornitori e migliaia di lavoratori». Il Sen. Michele Barcaiolo, coordinatore regionale di Fratelli d'Italia, ha sottolineato le criticità di questa transizione: «L'Italia è uno dei Paesi con il più alto numero di lavoratori impiegati nel settore automotive, eppure Bruxelles sta decidendo senza valutare le conseguenze».



Un momento del convegno sull'Automotive che si è tenuto in sala Ascom

SETTORI STRATEGICI. Nuovo grido d'allarme di istituzioni e imprese: «Migliaia di posti a rischio, servono interventi»

# Auto: tre regioni all'attacco di Stellantis e Ue

Il Consiglio regionale del Piemonte ha cercato di delineare lo scenario del settore automobilistico. Un settore fondamentale per la regione che si presenta in affanno secondo i dati forniti da **Patrizia Paglia**, delegata Confindustria Piemonte: «Sono 1,28 milioni gli addetti automotive in Italia, la componentistica in Piemonte occupa oltre 56mila dipendenti. Registriamo cali pesanti del fatturato, di 32% fino al 50%, così è impossibile resistere».

● a pagina 16

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# Auto, l'attacco a Stellantis e Ue

Nuovo Sos di Piemonte, Lombardia e Liguria: «Sono a rischio migliaia di posti. Le nostre imprese meritano un futuro con o senza la ex-Fiat. Fate qualcosa»

«Torino è la storia dell'auto e gli imprenditori e le imprese meritano un futuro con, ma anche senza Stellantis, che non deve essere il nostro problema, ma un partner importante per il rilancio dell'automotive piemontese». L'assessore alle Attività produttive della Regione Piemonte, **Andrea Tronzano**, è intervenuto al Consiglio regionale aperto per delineare lo scenario del settore automobilistico. Un settore fondamentale per la regione che si presenta in affanno secondo i dati forniti da **Patrizia Paglia**, delegata Confindustria Piemonte: «Sono 1,28 milioni gli addetti automotive in Italia, la componentistica in Piemonte occupa oltre 56mila dipendenti. Registriamo cali pesanti del fatturato, di 32% fino al 50%, così è impossibile resistere».

Per Tronzano, la politica automobilistica europea avrà un futuro solo se saprà bilanciare la competitività industriale con le ambizioni climatiche «e in questo contesto il Piemonte è pronto a giocare un ruolo chiave» ha affermato, ricordando la rinascita delle Officine Meccaniche Vil-

lar Perosa, storico stabilimento piemontese fondato nel 1906 da Giovanni Agnelli, che oggi dà nuovamente lavoro a 350 dipendenti.

La politica regionale, ha chiarito Tronzano, è focalizzata su un dialogo costante con le istituzioni europee e nazionali, per garantire che le esigenze del tessuto industriale del Piemonte siano sempre tenute nella giusta considerazione e per favorire l'accesso ai fondi europei dedicati alla transizione ecologica.

Mercoledì 5 marzo il ministro Urso convocherà il tavolo sul tema, con l'ordine del giorno incentrato sulle politiche della Ue e sul resoconto del tavolo Stellantis; inoltre il 7 marzo il Piemonte, insieme a Lombardia e Liguria, farà sentire la propria voce a livello europeo, per ribadire l'importanza di tutelare e rilanciare il settore.

L'assessore ha anche evidenziato come la diversificazione sia un punto di forza del Piemonte: una ricerca dell'Ires attesta che quasi il 30% delle imprese generi meno del 50% del proprio fatturato dal settore automotive.

Ha sottolineato, inoltre, l'importanza della Vehicle Valley, un progetto strategico che unisce Regione, Api, Confindustria, associazioni artigiane e altre realtà private con l'obiettivo di intercettare progetti a livello globale, sviluppare soluzioni innovative e attrarre investimenti.

La Regione Piemonte ha chiesto a BYD, il colosso cinese dell'auto elettrica, di organizzare un evento sulla componentistica a Torino: la richiesta è stata accettata e sarà realizzato in collaborazione con **Anfia**, coinvolgendo la filiera.

«Esistono delle difficoltà, ma il Piemonte è diversificato nelle sue capacità produttive: il contesto favorevole che sta vivendo la nostra economia, con il più alto livello di occupazione degli ultimi 20 anni e il record dell'export, è un dato di forza - ha aggiunto il presidente della Regione, **Alberto Cirio** - l'auto resta comunque centrale perché paga gli stipendi di un terzo dei piemontesi».

La Regione Piemonte ha annunciato l'utilizzo di 20 milioni di euro per integrare il reddito dei

lavoratori in cassa integrazione, offrendo ore di formazione per la riqualificazione professionale.

Non sono mancate le critiche: «Esiste una competizione tra i continenti, ma esiste anche il problema che la produzione si sta spostando dall'Italia verso altri Paesi europei ed è compito di Stellantis non abbandonare i territori» ha affermato **Pierfrancesco Maran** (Pd). «Assenza totale nella discussione della questione energetica, ma questo è uno dei motivi principali perché non si sceglie di produrre in Italia» ha aggiunto **Domenico Rossi** (Pd) che ha ribadito la necessità di sostenere la domanda con incentivi dedicati alle fasce meno abbienti: «Una buona idea è quella messa in campo in Francia con il leasing sociale». «Stellantis non è in crisi: distribuisce dividendi (23 miliardi in quattro anni) e costruisce auto, ma non in Italia e senza valorizzare il nostro indotto. Ho dato fiducia, acquistando un'auto del marchio, per scoprire che era stata prodotta in Polonia» ha chiosato **Alice Ravinale** (Avs).

• e.b.



# AUTO tecnica

Cerca
Cerca
articoli...

**ABBONATI**  
ALLA RIVISTA AUTO TECNICA

- NEWS
- AUTO
- TECNICA
- INDUSTRIA
- MOTORSPORT
- CLASSIC
- VEICOLI COMMERCIALI
- LE MOTO
- VIDEO

Home > Aftermarket > Autopromotec Talk: l'Intelligenza Artificiale arriva in officina

## Autopromotec Talk: l'Intelligenza Artificiale arriva in officina

Di **Marco Belletti** - 17 Febbraio 2025



### Indice dei contenuti

1. L'IA nuovo motore del futuro nell'automotive
2. Efficienza, creatività e nuovi processi al centro del cambiamento
3. L'IA per aumentare la produttività
4. L'IA nella manutenzione predittiva
5. L'IA non solo più promessa ma realtà per guidare il futuro

Il secondo Autopromotec Talk, dedicato all'intelligenza artificiale e tenutosi a Milano presso il Volvo Studio, ha messo in luce un'interessante convergenza tra settori dell'industria automobilistica considerati tradizionalmente distanti.

A moderare il convegno è stato Alessio Iacona, giornalista esperto del settore

### NEWSLETTER

Ricevi ogni mese contenuti in esclusiva nella nostra Newsletter. Potrai sempre, anche se questo ci dispiacerà molto, cancellare la tua iscrizione.

email\*

Nome

Iscriviti

### Ultimi Articoli

- Autopromotec Talk: l'Intelligenza Artificiale arriva in officina  
17 Febbraio 2025
- Cambi eDCT: Stellantis investe a Termoli  
17 Febbraio 2025
- Hyundai Inster Cross: la piccola elettrica con la voglia di avventura  
14 Febbraio 2025
- Bentley inaugura il nuovo Excellence Centre for Quality & Launch  
14 Febbraio 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

innovazione, che ha parlato del ruolo pionieristico di alcuni gruppi universitari italiani nello sviluppo di soluzioni basate sull'IA.

Iacona ha introdotto sul palco alcuni esperti di diversi ambiti che hanno individuato un elemento comune per l'ingresso dell'intelligenza artificiale nel mondo dei servizi: nonostante le sue molteplici applicazioni specifiche, l'IA è stata riconosciuta come il fattore determinante per il successo e la competitività futura dell'intero comparto.

L'appuntamento milanese di Autopromotec Talk è stato quindi estremamente interessante per capire dove l'intelligenza artificiale va in insistere lungo tutta la filiera dell'aftermarket con una risposta certa: può essere utilizzata ovunque esistano sperimentazioni in corso, per organizzare la conoscenza e aumentare le competenze degli operatori.

L'IA può entrare nelle carrozzerie e nelle officine per migliorare il rapporto con il cliente, adeguando l'assistenza alla tecnologia delle automobili, sempre più avanzata e sempre più... elettrica, autonoma e ricca di dati da sfruttare.



Renzo Servadei. ©Autopromotec

## L'IA nuovo motore del futuro nell'automotive

Durante il meeting, **Renzo Servadei (amministratore delegato di Autopromotec)** ha affermato che strumenti avanzati come ChatGPT permettono già oggi di immaginare con precisione il futuro della manutenzione e riparazione automobilistica.

La data "spartiacque" è novembre 2022, quando fu diffusa la prima versione pubblica di ChatGPT.

Una tecnologia che prima era appannaggio di chi faceva ricerca e sviluppo in laboratorio, da allora diventa di tutti e pur non potendola sfruttare a fondo, ci si rende presto conto che si tratta di una tecnologia estremamente potente.

L'intelligenza artificiale emerge oggi come la vera protagonista del futuro del settore

Hyundai Inster: prova su strada

13 Febbraio 2025

### Articoli correlati



automotive.

Sebbene attualmente richieda ancora il supporto e la professionalità di professionisti per sviluppare scenari, progettare componenti e perfezionare prodotti, rappresenta una sfida imprescindibile per le imprese italiane del comparto.

Auto sempre più tecnologiche e connesse, più integrate con sistemi intelligenti, guidano una trasformazione profonda verso un ecosistema di aftermarket altamente digitalizzato.



Francesco Ricciardi. ©Autopromotec

## Efficienza, creatività e nuovi processi al centro del cambiamento

Il primo oratore a salire sul palco di Autopromotec Talk è **Francesco Ricciardi**, vicepresidente in **ANFIA** del gruppo **Car Design & Engineering**.

Nel suo intervento Ricciardi ha affermato che *"l'intelligenza artificiale tocca fondamentalmente tre fattori principali"*.

*"Il primo è l'efficienza, per essere più funzionale all'interno dello sviluppo ingegneristico di un prodotto"*.

*"Il secondo è la creatività, perché apre scenari e strade che normalmente non avremmo potuto aspettarci"*.

*"Quindi, otteniamo risultati inattesi che possiamo utilizzare rapidamente. Il terzo fattore è la formazione di gruppi di lavoro innovativi rispetto a un team tradizionalmente ingegneristico: gruppi con meno persone, più snelli e formati da esperti in grado di utilizzare il tool dell'intelligenza artificiale generativa per ottenere risultati che normalmente otterremo con gruppi molto più numerosi e in più tempo"*.



Cinzia Carbone. ©Autopromotec

**Cinzia Carbone, Head of Sales di Solera** (società che fornisce software e servizi di gestione del rischio e protezione patrimoniale al settore automobilistico e al mercato delle assicurazioni sulla proprietà) ha spiegato all'Autopromotec Talk che per sfruttare a fondo l'IA è necessario *"creare una cultura di sistema, bisogna disegnare nuovi processi e soprattutto fare molta divulgazione, non solo alle grandi imprese (come assicurazioni o flotte) ma anche alle piccole realtà, ai riparatori, ai meccanici, ai periti"*.

*"Quindi è estremamente importante che in Italia il sistema avanzi a ogni livello e che ci sia una cultura del cambiamento"*.



Riccardo Sesini. ©Autopromotec

## L'IA per aumentare la produttività

È stata poi la volta di **Riccardo Sesini (Head of Digital Transformation in VHIT, società del gruppo Bosch)** a intervenire.

*"L'IA – ha spiegato – è molto utile per aumentare la produttività delle aziende, perché può fornire suggerimenti ai manutentori".*

*"È in pratica un assistente virtuale che in condizioni di difficoltà (per esempio di notte, quando non sono presenti tutte le risorse esperte) può fornire suggerimenti su come risolvere problemi imprevisti".*

*"Lo può fare in brevissimo tempo analizzando situazioni con problemi analoghi manifestate, e risolte, in passato".*

*"Può fare una sintesi di tutti questi interventi e quindi fornire in tempo reale un suggerimento, proprio come potrebbe fare un collega esperto".*

*"Si tratta evidentemente di un aiuto fondamentale che aumenta la produttività fornendo risposte immediate quando servono".*

## L'IA nella manutenzione predittiva

**Marco Bettin (direttore commerciale di Launch Italy** filiale italiana della società leader mondiale nello sviluppo e nella distribuzione di servizi diagnostici innovativi e di attrezzature per gli autoriparatori) ha poi affermato che grazie all'IA abbiamo *"un importante valore aggiunto che ci permette di identificare e rilevare un problema prima che si manifesti".*

*"Questo risultato è possibile grazie ovviamente alla raccolta e alla gestione di tutti i dati disponibili sulle auto, dati che vengono caricati in un cloud e che sono sempre e in qualsiasi momento a disposizione degli autoriparatori".*

*"In questo modo è possibile intervenire in fretta sulla base di sintomi non visibili a occhio nudo o ancora in una fase iniziale, in modo da poter prevenire il guasto e fare una manutenzione più accurata, evitando costi più elevati per la manutenzione".*

**Franco Benati (sales manager di Sipav**, azienda del gruppo CEMB, produttore di impianti speciali e macchine completamente automatiche dedicate al settore automotive) ha parlato ad Autopromotec Talk del ruolo dell'accettatore in officina.

*"Nel futuro prossimo, chi svolgerà questo compito sarà aiutato da qualcosa di veramente straordinario".*

*"Immaginate un robot che partendo dalla scansione della targa acquisisce tutti i dati relativi alla sicurezza del veicolo, con una precisione assoluta".*

*"In questo modo sarà possibile avere un'accettazione dinamica gestita da intelligenza artificiale che accelera le tempistiche e consente all'accettatore di avere un ruolo più evoluto, diventando gestore di sistemi e prestare sempre più attenzione alle esigenze dei clienti".*

*"L'IA porterà quindi il cliente a interpretare un ruolo ancora più centrale e all'accettatore di fornire supporto con la massima trasparenza".*

## L'IA non solo più promessa ma realtà per guidare il futuro

Il secondo Autopromotec Talk ha dimostrato come l'intelligenza artificiale stia rapidamente trasformando il panorama del settore automobilistico.

Questo strumento tecnologico, che si sta affermando come motore del cambiamento, offre opportunità concrete per migliorare l'efficienza, incrementare la creatività e promuovere nuovi processi all'interno delle aziende.

Tuttavia, il pieno potenziale dell'IA potrà essere realizzato solo attraverso la diffusione di una cultura condivisa del cambiamento, capace di coinvolgere attivamente tutti gli attori della filiera, dalle grandi imprese ai singoli operatori.

L'integrazione dell'IA nelle officine e nei centri di assistenza rappresenta un esempio tangibile di questa rivoluzione, migliorando il rapporto con i clienti e adeguandosi alle esigenze di veicoli sempre più connessi, autonomi e ricchi di dati.

Le testimonianze degli esperti presenti al convegno hanno sottolineato come l'IA non sia solo una promessa per il futuro, ma una realtà che sta già supportando le aziende nel prendere decisioni più rapide e nel fornire soluzioni innovative ai problemi quotidiani.

In definitiva, l'intelligenza artificiale non è più un'opzione per il settore automobilistico, ma una necessità imprescindibile per mantenere la competitività e affrontare le sfide di un mercato in continua evoluzione.

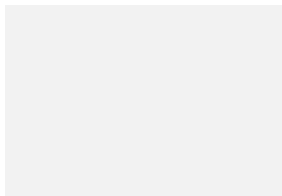
La strada è tracciata: investire in questa tecnologia non significa adattarsi, ma guidare il futuro dell'automotive.

[aftermarket](#) [autopromotec](#) [IA](#) [Intelligenza artificiale](#)

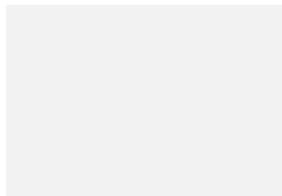
[Articolo precedente](#)

[Cambi eDCT: Stellantis investe a Termoli](#)

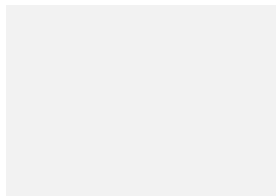
### ALTRO DALL'AUTORE



[Autopromotec Talk: l'Intelligenza Artificiale arriva in officina](#)



[Cambi eDCT: Stellantis investe a Termoli](#)



[Hyundai Inster Cross: la piccola elettrica con la voglia di avventura](#)

## La spinta Ue all'auto elettrica deve passare dalle flotte aziendali

Serve una legge europea che fissi obiettivi vincolanti per le vetture a zero emissioni dal 2030 nelle grandi aziende. La proposta di TE, mentre si è chiusa la consultazione di Bruxelles sul futuro dell'automotive. Critiche dall'Italia. Per accelerare la diffusione di auto elettriche in Europa bisogna puntare sulle flotte aziendali. Serve una legge Ue che fissi l'obiettivo di vendere solo vetture a zero emissioni dal 2030, da applicare ai parchi di autoveicoli delle grandi aziende. Ciò potrebbe garantire ai costruttori europei una domanda aggiuntiva per oltre due milioni di veicoli 100% elettrici, pari a metà delle vendite necessarie a raggiungere il target di riduzione della CO2 al 2030. La proposta arriva dall'organizzazione indipendente Transport & Environment (TE), spiegando che l'elettrificazione delle flotte favorirebbe i gruppi automobilistici europei, che già oggi, rispetto alla concorrenza globale, mostrano su questo canale un vantaggio competitivo forte. Oggi le auto aziendali rappresentano circa il 10% delle nuove immatricolazioni nell'Ue. Secondo TE, dal 2030 le aziende con flotte di oltre cento veicoli dovrebbero acquistare o prendere in leasing solo modelli a zero emissioni, anticipando di cinque anni l'obiettivo fissato al 2035 per il mercato nel suo complesso (stop alla vendita di auto endotermiche, anche se come vedremo lo scenario potrebbe essere un po' ammorbidito da Bruxelles). Una norma Ue di questo tipo, si spiega, potrebbe stimolare gli investimenti delle case automobilistiche europee e favorire, data la durata di possesso più breve delle auto aziendali (3-4 anni), l'ingresso di quasi 7 milioni di auto elettriche sul mercato dell'usato entro il 2035. Altra proposta di TE è prevedere un eco-score sul modello dell'ecobonus francese: in pratica, un incentivo basato su un punteggio di sostenibilità che considera l'impronta ecologica complessiva di un veicolo, in termini di CO2 emessa fra produzione, distribuzione e smaltimento/riciclo. Come spiega Esther Marchetti, Clean Transport Manager di TE Italia, un obiettivo vincolante per rendere full electric tutte le flotte con oltre 100 unità dal 2030 dovrebbe essere accompagnato anche da altre misure per incentivare le auto prodotte in Europa, tra cui gli eco-score che si sono già dimostrati strumenti efficaci. In Italia, precisa, l'elettrificazione delle auto aziendali deve essere sostenuta anche da un'urgente riforma della tassazione. La legge di bilancio 2025 ha introdotto una prima modifica per favorire le tecnologie più pulite per le auto in fringe benefit. Ora è necessario proseguire in questa direzione, intervenendo anche sulla deducibilità del costo dei veicoli e sull'Iva, oltre a rivedere i costi di immatricolazione. La consultazione Ue Intanto si è chiusa giovedì scorso, 13 febbraio, la consultazione pubblica sul futuro dell'industria automobilistica europea, aperta dalla Commissione Ue il 30 gennaio. Sono arrivate oltre 1.700 risposte, di cui la maggior parte (1.434, 82,7%) direttamente dai cittadini dell'Unione europea. La Spagna è in testa quanto a numero di feedback, più di 1.300, il 77% del totale, davanti all'Italia e alla Germania con rispettivamente 73 e 66 osservazioni. I temi della consultazione fanno riferimento al concept paper pubblicato il 20 gennaio dalla stessa Commissione, prima di lanciare il Dialogo strategico con gli stakeholder su come rilanciare la competitività del settore automotive, guardando alle sfide future (innovazioni tecnologiche, riduzione delle emissioni, concorrenza cinese e altro). Il relativo Piano d'azione industriale è atteso per marzo. In particolare, in tema di transizione verso la mobilità elettrica, il documento sottolinea che i consumatori devono far fronte a costi iniziali ancora più elevati per i veicoli e a una minore velocità di implementazione delle infrastrutture di ricarica. Critiche italiane Da parte italiana sono arrivate delle critiche nell'ambito della consultazione, come quella dell'Unem (Unione energie per la mobilità) associazione che rappresenta la filiera dei prodotti petroliferi e che fino al 2020 portava il nome di UP, Unione Petrolifera. Per Unem il concept paper presenta lacune evidenti, perché non è affatto basato sui principi di neutralità tecnologica mentre si rimarca l'assenza di qualsiasi riferimento ai biocombustibili e ai carburanti sintetici di origine rinnovabile (e-fuel). L'Unem ha quindi chiesto che nel piano Ue siano incluse le filiere dei motori a combustione interna e dei carburanti rinnovabili e sintetici, tecnologie in grado di contribuire alla decarbonizzazione anche del trasporto stradale leggero in sinergia con la mobilità elettrica. Tale inclusione, rimarca una nota, rappresenta una scelta vitale per la salvaguardia dell'industria automobilistica europea, inclusa la componentistica, rendendo il quadro normativo comunitario più inclusivo e tecnologicamente neutrale [1]. I biofuel e i motori a combustione interna possono svolgere, affiancati ai veicoli elettrici, un ruolo cruciale nel piano d'azione industriale Ue per l'automotive, garantendo una transizione sostenibile ed equilibrata. Appelli verso la neutralità tecnologica sono giunti anche in occasione del primo incontro del Dialogo strategico sull'automotive del 12 febbraio a Bruxelles, dove si è affrontato il tema della decarbonizzazione. Benjamin Krieger, segretario generale dell'associazione europea dei fornitori di componenti per l'automotive (Clepa), in una



nota afferma che abbiamo bisogno di una strategia coraggiosa per garantire che l'Europa sviluppi le catene di fornitura per la mobilità elettrica e per i carburanti rinnovabili sostenibili. Senza questo, rischiamo di limitare percorsi praticabili verso la neutralità climatica. Aperture da Bruxelles Secondo recenti indiscrezioni diffuse dal quotidiano tedesco Der Spiegel e riprese dalla stampa internazionale, Bruxelles ora starebbe valutando di consentire la vendita, anche dopo il 2035, di nuove auto ibride plug-in o dotate di range extender, cioè un piccolo motore a combustione interna utilizzato esclusivamente per ricaricare la batteria del veicolo elettrico. Sarebbe un passo indietro rispetto alla scelta del solo elettrico con il suo divieto di commercializzare nuovi modelli con motori benzina/diesel, andando invece verso una maggiore neutralità tecnologica (l'Italia vorrebbe ammettere anche l'uso di biocarburanti). Sembra insomma che Bruxelles stia concedendo nuove aperture alla neutralità tecnologica, come conferma la stessa Bussola per la competitività presentata a fine gennaio da Ursula von der Leyen. Vi si legge, infatti, che raggiungere l'obiettivo di neutralità climatica per le auto entro il 2035 richiederà un approccio neutrale dal punto di vista tecnologico, in cui gli e-fuel hanno un ruolo da svolgere attraverso una modifica mirata del regolamento come parte della revisione prevista. Come va l'automotive italiano Intanto a dicembre 2024 è crollato a doppia cifra per il decimo mese consecutivo l'indice della produzione automotive italiana: -36,6%, il calo più pesante dello scorso anno. Secondo i dati preliminari Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), la produzione italiana di autovetture a dicembre 2024 ammonta a circa 10 mila unità, in calo del 64,9% rispetto a dicembre 2023. Nel cumulato, sono state prodotte circa 310 mila autovetture, il 42,8% in meno in confronto a gennaio-dicembre dell'anno precedente. Il crollo dei volumi produttivi, unitamente ai cali registrati dal mercato, rende necessario intervenire quanto prima definendo un piano di politica industriale con misure concrete e mirate a supporto delle imprese, commenta Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia. Da segnalare che a gennaio 2025 c'è stato un balzo in avanti per il mercato italiano delle auto elettriche, con 6.721 immatricolazioni, +132% rispetto allo stesso mese del 2024, grazie anche alla crescente offerta di vetture compatte a prezzi più contenuti (dati Motus-E



# Infrastrutture, trasporti e logistica

HOME > Infrastrutture, trasporti e logistica > Notizia > Newsletter - Infrastrutture, trasporto e logistica n.6 del 2025

Condividi Aggiungi ai preferiti Stampa Pdf

News - 17/02/2025

## Newsletter - Infrastrutture, trasporto e logistica n.6 del 2025

### Informazioni dal mondo delle infrastrutture, della logistica e dei trasporti

Di seguito gli argomenti trattati in newsletter:

#### INTERNAZIONALE

- ACEA: settore automobilistico lancia l'allarme sul ritardo delle infrastrutture e delle opzioni tecnologiche
- Iberdrola si allea con Marinas de España per elettrificare i porti turistici del Paese
- Gruppo FS nel consorzio per la realizzazione della prima metropolitana di Riyadh
- Commissione Ue: ok a proroga aiuti di Stato tedeschi per promuovere interoperabilità del trasporto ferroviario
- EasyPark Group acquisisce Parkopedia e rende l'esperienza di mobilità ancora più fluida e intuitiva
- Lo spazio per il trasporto intermodale - call UE
- Infrastruttura combustibili alternativi - finanziamento UE
- Valore dei noli container - aggiornamento

#### ITALIA

Allegati

newsletter-transporto-

Tag Articolo

trasporti infrastrutture  
logistica

Per informazioni



**Marco Galluzzo**  
Tel. 0684499306  
marco.galluzzo@un-industria.it



**Patrizia Falerno**  
Tel. 0684499525  
patrizia.falerno@un-industria.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

- **ANFIA:** inizio d'anno in ribasso a doppia cifra per autocarri e trainati. Autobus contengono crescita a +8,9%
- Polo Logistica FS e PJM siglano accordo per digitalizzare 600 cari ferroviari intermodali
- Assoport: import-export del settore ortofrutticolo in Italia. Un futuro di collaborazione
- Ports of Genoa: traffici in crescita nel 2024 nonostante contesto di incertezza globale
- Menarini: De Luca a Flumeri per la consegna di 63 bus. Questa fabbrica senza Regione Campania sarebbe chiusa da 3 anni
- TPL: convocato al MIT tavolo per rinnovo CCNL. In attesa oltre 110 mila lavoratori
- Menarini Bus: Fim, Fiom, Uilm, Fismic, UglM: molte nebbie su piano industriale e nuovo assetto societario

**REGIONE LAZIO**

- Roma: Astral, fermata Acilia Sud del Metromare aprirà entro fine primavera

**ROMA CAPITALE**

- Roma, Giunta approva convenzione con il MIT per finanziamento delle nuove tratte Metro C
- Roma: ok della Giunta a progetto di fattibilità della passerella ciclo-pedonale a Conca D'Oro

info@un-industria.it

+39 06 844991

Via Andrea Noale, 206 00155 Roma

---

UNINDUSTRIA  
UNIONE DEGLI INDUSTRIALI E DELLE IMPRESE  
ROMA • FROSINONE • LATINA • RIETI • VITERBO

Unindustria favorisce lo sviluppo delle imprese del territorio di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo

Codice Fiscale 80076770587 - Fax +39 06 8542577 - PEC info@pec.un-industria.it

L'Associazione

Le sedi

Imprese

I Progetti

I Servizi

Come Associarsi

Contatti

Media

La Voce delle Imprese

Social Media Policy

Privacy

Disclaimer

Credits

Link utili

Feed RSS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.