



RASSEGNA STAMPA

**Comunicato su documento preliminare
Piano d'azione UE per l'Automotive**

28 Febbraio 2025

Torino, 3 marzo 2025

Sommarrio Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Repubblica.it	28/02/2025	<i>Piano auto Ue: incentivi per elettriche, ma niente su stop alle multe e sulle ibride dopo il 2035</i>	2
	Quattroruote.it	28/02/2025	<i>Commissione Europea Piano d'Azione, la prima bozza fa gia' temere il flop</i>	7
45	Corriere della Sera	01/03/2025	<i>La bozza del piano auto dell'Ue. La Lega attacca: e' una follia (F.Ber.)</i>	11
32	La Repubblica	01/03/2025	<i>Bruxelles pensa a incentivi per le e-car. Nulla su multe e auto ibride dopo il 2035 (D.Longhin)</i>	12
25	La Stampa	01/03/2025	<i>Arriva il piano Ue per l'auto Ma i costruttori: "Non va bene" (C.Luise)</i>	14
	Repubblica.it	01/03/2025	<i>Bruxelles pensa a incentivi per le e-car, nulla su multe e auto ibride dopo il 2035 - la Repubblica</i>	16
	Open.online	01/03/2025	<i>Incentivi per l'elettrico, strategia sulle batterie e competizione «ad armi pari» con la Cina: cosa</i>	17
	Autotecnica.org	01/03/2025	<i>Piano dazione Unione Europea per lautomotive: non ci siamo</i>	18
	IlNordEstQuotidiano.it	01/03/2025	<i>Automotive europeo verso il tracollo definitivo secondo il nuovo piano dazione Ue</i>	21
34	La Stampa	02/03/2025	<i>"Auto, Piemonte tradito dal piano Ue" (L.Di Paco)</i>	25
35+40	La Stampa - Ed. Torino	02/03/2025	<i>Piano Ue sull'auto La filiera in rivolta "Piemonte tradito" (L.Di Paco)</i>	27
49	La Stampa - Ed. Asti	02/03/2025	<i>"Auto, Piemonte tradito dal piano Ue"</i>	30
17	Il Messaggero	02/03/2025	<i>Int. a R.Vavassori: "Bruxelles non fa i conti con il mercato In pericolo mezzo milione di lavoratori" (F.Pacifico)</i>	32
13	Il Gazzettino	02/03/2025	<i>"Bruxelles non fa i conti con il mercato In pericolo mezzo milione di lavoratori" (F.Pacifico)</i>	33
	Ilmessaggero.it	02/03/2025	<i>Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»</i>	34
	Ilmattino.it	02/03/2025	<i>Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»</i>	36
	Motori.ilmattino.it	02/03/2025	<i>Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»</i>	38
	Ilgazzettino.it	02/03/2025	<i>Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»</i>	40
1	La Stampa	03/03/2025	<i>Auto, elettrico al palo "Piano da cambiare" (E.Bonini)</i>	42
	Sicuraauto.it	03/03/2025	<i>ANFIA: "increduli e preoccupati del piano UE per l'Automotive"</i>	44
	Partsweb.it	03/03/2025	<i>Piano d'azione UE per l'automotive: ANFIA esprime incredulita' e fortissima preoccupazione per le pr</i>	48
	co2motori.blogspot.it	03/03/2025	<i>ANFIA: Salviamo l'Automotive in Italia e in Europa</i>	50

Seguici su:

Economia

CERCA

[HOME](#) [NEWS](#) [NUMERI](#) [LAVORO](#) [PENSIONI](#) [CASA](#) [FISCO](#) [RISPARMIO](#) [DIRITTI E CONSUMI](#) [RAPPORTI E FOCUS](#) [A&F PLUS](#)

adv

R

Piano auto Ue: incentivi per elettriche, ma niente su stop alle multe e sulle ibride dopo il 2035

di [Diego Longhin](#)

Le associazioni di settore sul piede di guerra. Krieger (Clepa): "Trascura significativi rischi finanziari e occupazionali". Vavassori (Anfia): "Increduli e preoccupati". Nella bozza si indicano pedaggi gratuiti per i mezzi pesanti a zero emissioni, incremento delle colonnine, progetti su vetture a guida autonoma e un fondo per gestire gli esuberi della transizione



28 FEBBRAIO 2025 ALLE 19:45

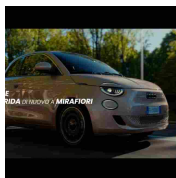
3 MINUTI DI LETTURA

VIDEO IN EVIDENZA

ROMA - Innovazione e digitalizzazione, mobilità pulita, competitività e resilienza della filiera, competenze e dimensione sociale e parità di condizioni nel settore. Sono i cinque pilastri, stando a quanto emerge in un documento riassuntivo, attorno ai quali si sviluppa il piano strategico europeo per il settore automotive, che sarà presentato il 5 marzo, con l'obiettivo di "sostenere la filiera automobilistica europea nella sua transizione verso una mobilità pulita, connessa e autonoma nell'attuale contesto geostrategico". Secondo **la Commissione Ue è questo il futuro delle quattro ruote nel Vecchio Continente**, stando alla bozza sul piano d'azione che sta circolando in queste ore. Quattro pagine scarse in cui si dettano i principi e alcuni pilastri su cui poi costruire gli architrave del piano. Una base che però non soddisfa le associazioni di categoria, ad iniziare da quelle italiane, come **l'Anfia**, che rappresenta le aziende dell'indotto. Duro il presidente **Roberto Vavassori**: "Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea". Non ci sono riferimenti diretti e reali alla questione multe sui tetti delle emissioni di CO2 e sulla neutralità tecnologica. Per alcuni partecipanti al dialogo strategico, la Commissione "identifica i progetti rilevanti, ma lo schema del suo piano d'azione si concentra troppo strettamente sull'elettrificazione, trascurando significativi rischi finanziari e occupazionali", dice **Benjamin Krieger**, **Associazione europea dei fornitori automobilistici (Clepa)**, sollecitando un "sostegno urgente all'innovazione e a un approccio tecnologico diversificato", che includa anche i motori ibridi Plug In e l'idrogeno.

Stellantis, partono i lavori a Mirafiori per produrre la nuova 500 ibrida

di **Diego Longhin**
27 Febbraio 2025



Veicoli connessi e guida autonoma

L'Europa deve riconquistare una posizione di leadership "nella



Trump accoglie Zelensky alla Casa Bianca: "Oggi è vestito di tutto punto"

transizione verso i veicoli connessi e autonomi basati su software e intelligenza artificiale”, si legge. La Commissione lancerà quindi una **“European Connected and Autonomous Vehicle Alliance”** che riunirà una massa critica di stakeholder europei del settore automobilistico “per dare forma e fornire lo sviluppo di elementi di architettura comuni, elementi costitutivi hardware e software europei condivisi e la loro standardizzazione”. Via anche alla implementazione dei test su strada sia per i mezzi privati che per quelli pubblici e le merci.

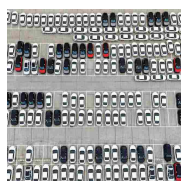
Incentivi per e-car

Incentivi per e-car per aumentare la domanda di veicoli elettrici. Per migliorare i programmi di incentivi per i veicoli elettrici in tutta l'Ue “la Commissione individuerà anche le opzioni per le fonti di finanziamento da cui gli Stati membri possono trarre sostegno da tali incentivi”. Bruxelles vuole copiare anche la formula del leasing sociale “per veicoli a zero emissioni nuovi e di seconda mano”.

Dazi, quanto pesa la minaccia di Trump sull'economia europea

di Flavio Bini

27 Febbraio 2025



Spostamento della scadenza del sistema Eurovignette e pedaggi gratis per i mezzi pesanti

“Per i veicoli pesanti a zero emissioni, saranno intraprese diverse azioni. In particolare, **la Commissione adotterà nei prossimi mesi una modifica mirata della direttiva Eurovignette per estendere la scadenza oltre il 31 dicembre 2025 per esentare completamente i veicoli pesanti a zero emissioni dai pedaggi stradali.** L'implementazione delle infrastrutture di ricarica sarà accelerata: riduzione dei tempi di attesa per le connessioni alla rete dei punti di ricarica e sul loro trattamento prioritario”, si legge. “Per le infrastrutture di ricarica dei veicoli commerciali, la Commissione lancerà un'iniziativa *European Clean Transport Corridor* che accelererà l'implementazione di hub di ricarica per veicoli pesanti lungo i principali corridoi logistici nella TEN-T, compresi i relativi nodi urbani e i loro terminali, semplificando le autorizzazioni, modificando le normative di zonizzazione e sfruttando i finanziamenti per ridurre il rischio degli investimenti”.

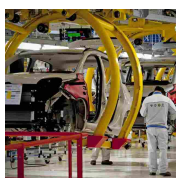
Il settore batterie elettriche

La Commissione lancerà un pacchetto completo "Battery Booster" per costruire una forte industria europea nelle celle e nei componenti delle batterie. A tal fine, la Commissione sta valutando il supporto alle aziende che producono batterie nell'Ue, con criteri minimi non di prezzo per i componenti. Per aumentare il valore aggiunto europeo, il supporto potrebbe essere disponibile per gli operatori esteri solo se le aziende dell'Ue hanno stipulato con loro partnership che consentano, ad esempio, competenze e know-how".

L'INDUSTRIA

Auto, mercato fermo, ma l'elettrico è in ripresa Pronto il piano Ue

di [Diego Longhin](#)
26 Febbraio 2025



Fondo per i lavoratori in esubero

Sarò istituito un "Osservatorio europeo" per una transizione equa per sviluppare e raccogliere dati pertinenti, tra cui la proiezione delle tendenze occupazionali a livello settoriale e regionale". Ciò consentirà di individuare i futuri punti caldi e le lacune di competenze e di informare interventi lungimiranti per affrontarli. **"Per garantire un migliore supporto ai lavoratori interessati dalle transizioni, la Commissione esplorerà una modifica mirata al regolamento Feg (Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione per i lavoratori in esubero, ndr) per renderlo più rapido e più ampio. Le aziende sarebbero in grado di attivarlo, non solo gli Stati membri".**

Politiche industriali

La Commissione garantirà continui miglioramenti alla parità di condizioni attraverso **un set di strumenti rafforzato e un pacchetto di azioni "fair play"**. Lavorerà per garantire che gli investimenti esteri nel settore automobilistico contribuiscano alla **"competitività a lungo termine dell'industria dell'Ue, al suo vantaggio tecnologico e alla resilienza economica e alla creazione di posti di lavoro di qualità nell'Ue"**. Impegno generici che non convincono le associazioni di categoria. Nel testo si aggiunge: "Nel contesto dell'agenda di semplificazione normativa, la Commissione esplorerà un pacchetto di semplificazione normativa per l'industria automobilistica. Ciò includerebbe **ulteriori azioni per migliorare la coerenza e l'uniformità tra le diverse normative che interessano l'industria automobilistica.** Inoltre, la Commissione si impegna a dare, quando elabora

proposte legislative, un lasso di tempo sufficiente all'industria per riflettere i nuovi requisiti normativi per i veicoli a motore nel processo di sviluppo del prodotto”.

[LEGGI I COMMENTI](#)

QUOTAZIONI

NOVITÀ

Scopri le nuove Quotazioni Quattorruote

SCOPRI



QUATTORRUOTE

ABBONATI
A PARTIRE DA 1 €



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



AutomobilISSIMA

Tutto quello che dovete sapere sulla nuova mobilità, sull'elettrificazione e sui temi caldi dell'industria automobilistica. Per conoscere a fondo l'auto o scegliere quella nuova sapendo ciò di cui si sta parlando: usarla al meglio, essere sostenibili e... sempre in movimento

INDUSTRIA E FINANZA

Commissione Europea

Piano d'Azione, la prima bozza fa già temere il flop

Rosario Murgida | Pubblicato il 28/02/2025 | 0 commenti

VIDEOPERTINA

Kia EV3, la prova di Fleet&Business

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La Commissione Europea ha inviato ai partecipanti del Dialogo Strategico per il settore automobilistico una prima bozza del **Piano d'Azione** che sarà presentato il 5 marzo prossimo, e le reazioni a caldo sono decisamente negative. Basta leggere un comunicato diffuso [dall'Anfia](#), l'associazione italiana della filiera: "Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea", sbotta il presidente Roberto Vavassori. Di più: [l'Anfia](#) esplicita chiaramente la possibilità che il piano non rifletta in alcun modo le richieste avanzate dall'intero settore al tavolo di confronto voluto dal presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, e soprattutto non accolga molte delle **proposte del rapporto Draghi**. "È incomprensibile, per la nostra filiera, che la Commissione non stia andando nella direzione necessaria all'industria, così come indicato dal Rapporto di Mario Draghi nei suoi ripetuti interventi su questo tema", aggiunge Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti [Anfia](#) e vicepresidente Clepa. "Meglio continuare il confronto costruttivo e accogliere finalmente il contenuto minimo per mantenere il settore vitale in Europa. Non dobbiamo avere paura di cambiare la rotta tracciata dalla scorsa legislatura europea non solo perché non si è rivelata vincente, ma anche perché, nel frattempo, lo scenario mondiale

I PIÙ POPOLARI

01 **Mercato europeo** Il 2025 parte male: -2,1% a gennaio

02 **Alfa Romeo Junior** Al volante dell'elettrica... Intensa - VIDEO

03 **Germania** Vince la Cdu di Merz: per l'auto si aprono nuove prospettive

04 **Stellantis** Crollano gli utili nel 2024: bruciata cassa per 6 miliardi

05 **Unione europea** Bruxelles svela il Clean Industrial Deal

VEDI ALTRO



ALFA ROMEO JUNIOR IBRI... Q4

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

è cambiato".

I rilievi dell'associazione. Secondo **l'Anfia**, nella bozza non c'è "un ridisegno complessivo del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità" che "necessariamente" contempli l'adozione del principio di neutralità tecnologica invocato anche dal Rapporto Draghi" e pertanto consenta "l'utilizzo dei **carburanti di origine non fossile** a basso o nullo contenuto carbonico secondo il principio Lca". Inoltre, la bozza sembra non affrontare la questione energetica: "È necessario focalizzare il piano di ricerca europeo sul tema dell'energia, anche per la mobilità, contemplando quindi nuove chimiche e sistemi costruttivi per le batterie da realizzare in Europa", lamenta **l'Anfia**. A tal proposito, si evidenzia anche la necessità di "ridurre in maniera consistente il divario del costo dell'energia della nostra filiera rispetto ai concorrenti internazionali" e si chiede di "avere il coraggio di mettere mano ad un piano decennale di rinnovo del parco circolante Ue secondo i criteri di basse o nulle emissioni attraverso uno schema concreto e coordinato che consenta, entro il 2035, di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO2, vero obiettivo della decarbonizzazione della mobilità". **L'Anfia** ribadisce quindi altre necessità, tra cui la semplificazione della "bulimia regolatoria europea" e l'adozione di "misure di politica commerciale che evitino distorsioni o ritorsioni da parte di altri Paesi". Questioni essenziali che la Commissione non sembra aver preso in considerazione.

Vaghezza europea. C'è da chiedersi perchè **l'Anfia** dato un altolà così deciso. Effettivamente, stando ad alcune ricostruzioni, la bozza non pare includere misure specifiche: per esempio, la Reuters parla vagamente di un documento che, pur riconoscendo i rischi affrontati dall'industria europea nella mobilità elettrica e gli elevati costi della componentistica, includerà delle "proposte ai 27 Stati membri sulle azioni che possono intraprendere per accelerare l'adozione dei veicoli elettrici nelle flotte di auto aziendali" (ne parliamo **qui**) Inoltre, la Commissione avrebbe intenzione di "collaborare" con i vari governi per "valutare il modo migliore per incentivare l'acquisto di veicoli elettrici e le relative opzioni di finanziamento". Infine, ci sarebbero indicazioni su requisiti "più stringenti" sui "contenuti delle celle delle batterie e dei componenti venduti nei veicoli elettrici nell'Ue". La stessa Commissione avrebbe anche intenzione di valutare un possibile sostegno economico ai

Focus ON

- 

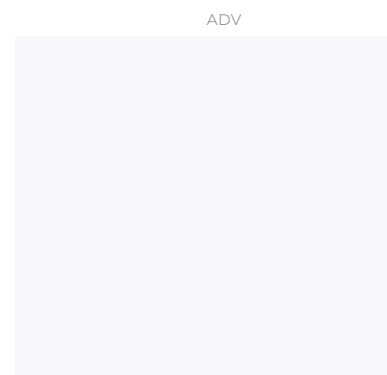
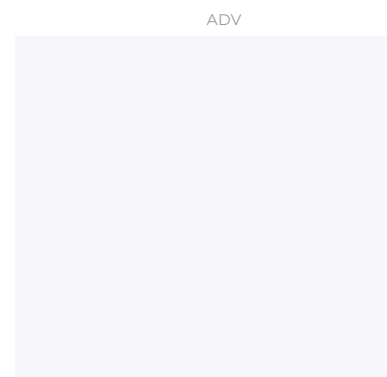
5 motivi per amare Jeep Avenger Bev
NFO PUBBLICITARIA
- 

TopOfView: i viaggi della Topolino
NFO PUBBLICITARIA
- 

Nuova Fiat 600 Hybrid: icona di stile
NFO PUBBLICITARIA
- 

Una visione condivisa, due anime
NFO PUBBLICITARIA
- 

Sportiva, dinamica e versatile: è
NFO PUBBLICITARIA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

produttori di batterie e agli impianti di riciclaggio e di offrire condizioni di favore a chiunque voglia investire in Europa, mentre non ci sarebbe una posizione chiara sul **tema delle multe per lo sfioramento dei limiti alle emissioni.**

TAGS: UNIONE EUROPEA ANFIA

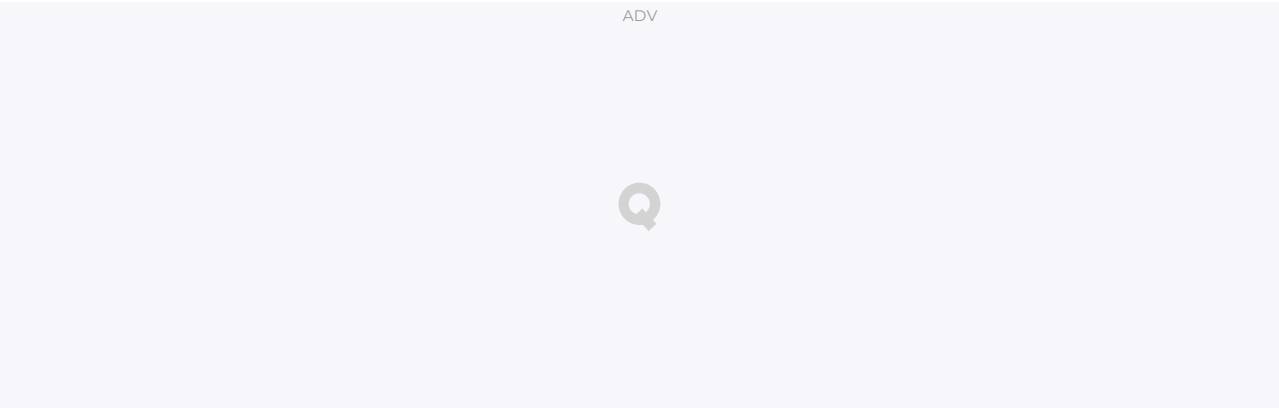
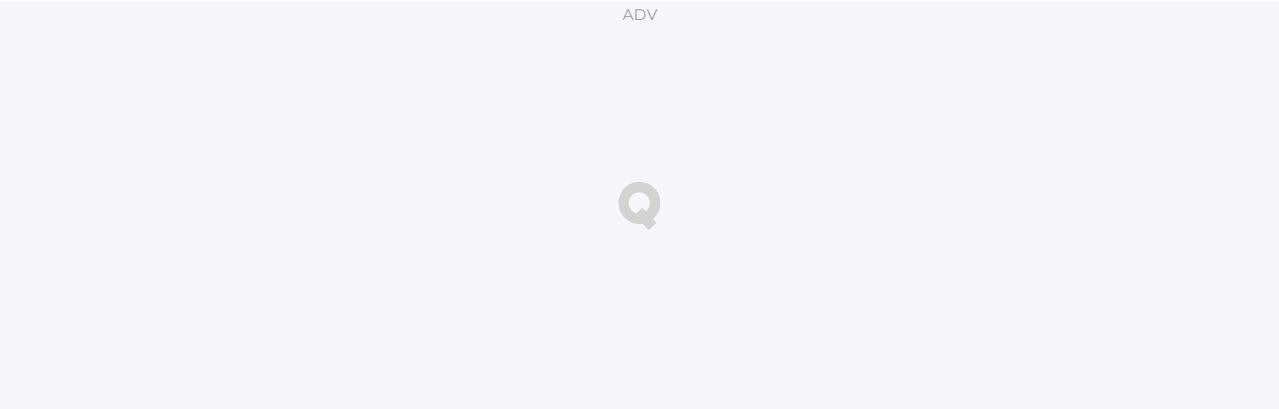
© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

COMMENTA

Disclaimer



QUATTORRUOTE
[Contatti](#) [Redazione](#)
[Termini e Condizioni d'Uso](#)



Domus | Dueruote | Il Cucchiaino d'Argento | Meridiani Montagne | Ruoteclassiche | Motonline | Editoriale Domus | Accademia ED | Pista ASC | Quattroruote Professional | Pubblicità | ShopED

Editoriale Domus SpA Via G. Mazzocchi, 1/3 20089 Rozzano (Mi) - Codice fiscale, partita IVA e iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n. 07835550158 R.E.A. di Milano n. 1186124 - Capitale sociale versato € 5.000.000,00 - Tutti i Diritti Riservati - Privacy - Informativa Cookie completa - Gestione Cookies -

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Atteso per il 5 marzo

La bozza del piano auto dell'Ue. La Lega attacca: è una follia

La Commissione Ue ha elaborato un piano di sostegno all'industria dell'auto che presenterà il 5 marzo. Il documento preparatorio di quattro pagine, diffuso fra gli interessati in vista dell'incontro di lunedì con la presidente Ursula von Der Leyen, indica alcune misure per favorire la domanda di vetture elettriche e lo sviluppo di un'industria delle batterie. Bruxelles intende proporre linee guida per creare domanda di veicoli elettrici attraverso gli incentivi nazionali e, in particolare, per accelerare l'inserimento delle vetture alla spina nelle flotte delle aziende che sono responsabili per il 60% delle immatricolazioni nei mercati Ue. La Commissione invita poi gli Stati membri ad adottare programmi di

leasing sociale per le auto a emissioni zero nuove e usate, nonché ad accelerare lo sviluppo di una rete capillare di colonnine di ricarica sia per il trasporto passeggeri sia per il trasporto merci. La Commissione intende anche lanciare un *Battery Booster Package*, si legge nel documento, per introdurre schemi di incentivi per attrarre in Europa i produttori di batterie. Allo studio, infine, c'è l'imposizione di una quota minima di componenti *Made in Europa*. Resta invece aperta la questione delle sanzioni ai costruttori per lo sfioramento dei limiti di emissioni nel 2025. L'Accea, l'associazione delle case europee, ha stimato che il conto delle multe potrebbe arrivare a 15 miliardi e ha chiesto

un'esenzione. Il documento preliminare ha suscitato la reazione della Lega. «Non contenti di aver messo in ginocchio l'industria automobilistica europea, a Bruxelles preparano un piano Ue per l'automotive che, ancor prima di essere presentato, già si rivela l'ennesima follia», ha detto Paolo Borchia, capo delegazione Lega al Parlamento europeo. Critica anche l'Anfia. Secondo l'associazione della filiera auto italiana, la bozza non prevede «il ridisegno complessivo del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità» che deve includere i carburanti non di origine fossile e a basso contenuto di anidride carbonica e strumenti per ridurre il costo dell'energia per le imprese.

F. Ber,

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Al vertice



● Ursula von der Leyen, al suo secondo mandato alla guida della Commissione europea

Produttori di batterie

La Commissione prepara un pacchetto di misure per attrarre i produttori di batterie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Bruxelles pensa a incentivi per le e-car Nulla su multe e auto ibride dopo il 2035

di Diego Longhin

ROMA – Si tratta di una bozza. Quattro pagine di linee guida, ma nel preliminare del Piano d'Azione sull'auto della Commissione Ue, che verrà presentato il 5 marzo dalla presidente Ursula von der Leyen, non c'è nessun impegno su diverse questioni che interessano i costruttori di auto e le imprese dell'indotto. Due su tutte: lo stop alle multe sui limiti alle emissioni di CO₂, che ha un impatto intorno ai 16 milioni di euro sui bilanci delle case, e l'allungamento della vita alle auto ibride, in particolare plug-in e range extender, dopo il 2035, quando, secondo il regolamento in vigore, si potranno vendere solo veicoli a zero emissioni. «Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea», dice il presidente dell'Anfia, l'associazione delle imprese dell'indotto, Rober-

to Vavassori. E gli fa eco da Bruxelles anche il numero uno dell'associazione europea, Clepa, Benjamin Krieger: «Il piano d'azione si concentra troppo strettamente sull'elettrificazione, trascurando significativi rischi finanziari e occupazionali». Lunedì ci sarà l'ultimo incontro con i protagonisti del dialogo strategico sull'auto per discutere della bozza.

Nelle quattro pagine si parla della necessità di sostenere «incentivi per le e-car per incrementare la domanda di veicoli elettrici». Bruxelles vuole copiare anche la formula francese del leasing sociale «per veicoli a zero emissioni nuovi e di seconda mano». Piani per lo sviluppo dei veicoli connessi e della guida autonoma, con la nascita di un'associazione ad hoc tra i big del settore «per costruire uno standard europeo».

La Commissione vuole sostenere lo sviluppo di reti di colonnine di ricarica sulle direttrici di trasporto principali, pensa ad un pedaggio gratuito per i veicoli pesanti a zero emissioni, e vuole varare il *Battery Booster*: un pacchetto dedicato alle batterie per lo sviluppo «di un'industria europea di celle e componenti per batterie».

Nel testo viene indicata anche la volontà di stabilire «requisiti di contenuto europeo, ovvero Made in Europe, per i componenti. Sostegno anche ai lavoratori in esubero causa transizione con l'accesso ai fondi Egf». Il documento ha ancora spazi vuoti al paragrafo dedicato all'allineamento delle case automobilistiche agli standard di emissione CO₂, quello che riguarda le multe sulle emissioni e il passaggio all'elettrico nel 2035. Per le associazioni di categoria di settore, però «lo schema del piano d'azione si concentra troppo strettamente sull'elettrificazione». Il numero uno dell'Anfia, Vavassori, dice che non è presente «il ridisegno complessivo del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità. E poi nessun riferimento alla neutralità tecnologica come chiesto da Draghi». Mancano anche misure per abbassare il costo dell'energia e per il ricambio del parco circolante. Insomma, a cinque giorni dal varo la Commissione Ue, se non vuole ricevere una sonora bocciatura, dovrà mettere mano al testo definitivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

13 milioni

Posti di lavoro

L'auto vale l'8% del Pil della Ue e 13 milioni di posti di lavoro

*Lunedì il confronto
con von der Leyen
Vavassori (Anfia)
respinge la bozza:
"Rammarico
per i contenuti"*





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Forti critiche dalle associazioni di produttori e componentistica: "Nessun accenno alle multe, mancano misure essenziali"

Arriva il piano Ue per l'auto Ma i costruttori: "Non va bene"

LA POLEMICA

CLAUDIA LUISE

Nessun accenno alla sospensione delle multe per i produttori che non raggiungono i parametri sulle vendite delle auto elettriche. Nella bozza del piano per l'automotive che Bruxelles svelerà il 5 marzo, trasmesso ai partecipanti del "Dialogo strategico sul futuro dell'automotive", che lunedì incontreranno la presidente della Commissione Ue, Ursula von der Leyen, nell'ultima riunione prima che venga presentato il piano ad hoc per il settore mercoledì, mancherebbe quello che viene considerato l'aspetto più urgente da affrontare. Ma sono anche altre le carenze che l'Anfia ha riscontrato, accendendo subito la polemica sulle misure che l'Europa vuole adottare per risollevarlo il settore, in crisi profonda. «L'accesso al mercato estero e parità di condizioni rispetto ai concorrenti stranieri sono essenziali per il successo dell'automotive europeo: la Commis-

sione europea garantirà continui miglioramenti» alla concorrenza equa «con un set di strumenti rafforzato e un pacchetto di azioni "fair play"» si legge nella bozza. «L'Ue - prosegue il documento - proporrà, in cooperazione con i Paesi membri e l'industria, condizioni per gli investimenti esteri in entrata nel settore» e indica l'intenzione di continuare a vigilare sui maxi-sussidi della Cina alle e-car. Bruxelles promette un pacchetto dedicato per lo sviluppo «di un'industria europea di celle e componenti per batterie», valutando la possibilità di sostenere le aziende che producono batterie nell'Ue con criteri minimi non legati al prezzo delle componenti. Nel testo viene indicata anche la volontà di stabilire "requisiti di contenuto europeo", ovvero Made in Europe, per le celle e le componenti delle batterie dei veicoli elettrici venduti nell'Ue.

La Commissione, inoltre, esplorerà «un sostegno finanziario dedicato agli impianti di riciclaggio delle batterie». Focus anche sulla realizzazione delle infrastrutture di ricarica, punto sul quale è richiesta un'accelerazione. Quindi Bruxelles pubblicherà «orien-

tamenti e raccomandazioni agli Stati membri» per accorciare i tempi di attesa per le connessioni alla rete dei punti di ricarica. Ma, ed è questo il punto che preoccupa di più, il documento presenta ancora spazi vuoti al paragrafo dedicato all'allineamento delle case automobilistiche agli standard di emissione CO2. Da qui partono le critiche.

Per alcuni partecipanti al Dialogo strategico, la Commissione «identifica i progetti rilevanti, ma lo schema del suo piano d'azione si concentra troppo strettamente sull'elettrificazione, trascurando significativi rischi finanziari e occupazionali», accusa Benjamin Krieger, dell'Associazione europea dei fornitori automobilistici (Clepa), sollecitando un «sostegno urgente a un approccio tecnologico diversificato». Duro il commento di Roberto Vavassori, presidente di Anfia: «Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea». Secondo l'as-

sociazione dei componentisti, infatti, non è presente «il ridisegno complessivo del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità». Questo, spiega Vavassori, «deve necessariamente contemplare l'adozione del principio di neutralità tecnologica invocato anche dal rapporto Draghi. Deve quindi essere consentito l'utilizzo dei carburanti non di origine fossile a basso o nullo contenuto carbonico». Inoltre, è necessario focalizzare il piano di ricerca europeo sul tema dell'energia. Occorre poi «ridurre in maniera consistente il divario del costo dell'energia della nostra filiera rispetto ai concorrenti internazionali e avere il coraggio di mettere mano ad un piano decennale di rinnovo del parco circolante Ue secondo i criteri di basse emissioni». Lapidario anche il commento del ministro Matteo Salvini: «Se per l'Ue la soluzione geniale sull'auto è dare incentivi per comprare auto elettriche, vuol dire non aver capito niente. Il mercato la sua risposta l'ha data, mentre ci metti più soldi per andarti a schiantare contro il muro». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“Si punta ancora tutto sull'elettrico
Nessun accenno alla neutralità tecnologica”

16
Miliardi di euro di sanzioni Ue che rischiano i costruttori di auto

2035
L'anno in cui sarà in vigore il divieto alla vendita di veicoli a combustione interna



089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



“

Roberto Vavassori

Con grande stupore
riscontriamo
l'assenza
delle misure
ritenute più urgenti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

- HOME
- NEWS
- NUMERI
- LAVORO
- PENSIONI
- CASA
- FISCO
- RISPARMIO
- DIRITTI E CONSUMI
- RAPPORTI E FOCUS
- A&F PLUS

adv



R CONTENUTO PER GLI ABBONATI PREMIUM

Bruxelles pensa a incentivi per le e-car, nulla su multe e auto ibride dopo il 2035

di [Diego Longhin](#)



▲ MAZDA PRODUZIONE AUTO AUTOMOBILE AUTOMOBILI INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

Lunedì il confronto con von der Leyen. Vavassori ([Anfia](#)) respinge la bozza: "Rammarico per i contenuti"



L'ascolto è riservato agli abbonati premium

01 MARZO 2025 ALLE 01:00

2 MINUTI DI LETTURA



Abbonati per leggere anche

FTSE MIB
38.655
+0,08%

Eur/Usd
1,0376
-0,22%

Spread
107,45

DATI DI MERCATO

Leggi anche

Auto, i costruttori si alleano contro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Incentivi per l'elettrico, strategia sulle batterie e competizione «ad armi pari» con la Cina: cosa

Le aziende restano deluse dalla mancata apertura alle ibride plug-in: «Mancano gli interventi urgenti e necessari di cui ha bisogno il settore». Mercoledì 5 marzo la presentazione ufficiale a Bruxelles. Non c'è alcun ripensamento sulla transizione verso l'elettrico nel piano della Commissione europea per la crisi del settore automotive. Mercoledì 5 marzo l'esecutivo di Ursula von der Leyen presenterà il suo piano per rilanciare l'industria automobilistica europea, che si ritrova ad affrontare una crisi senza precedenti per via degli elevati costi dell'energia, l'agguerrita concorrenza cinese e la transizione dal motore endotermico ai veicoli a batteria. Il documento a cui sta lavorando la Commissione, secondo una bozza che ha iniziato a circolare nelle scorse ore, prevede una serie di «misure prioritarie» per rafforzare la domanda di auto elettriche: linee guida comuni per sostenere gli incentivi nazionali all'acquisto, aiutare i Paesi a trovare nuove fonti di finanziamento da cui attingere, promuovere il leasing sociale, spingere il mercato dell'usato e rinnovare le flotte aziendali con auto elettriche. La concorrenza con i produttori cinesi. Tra le questioni più ostiche che il piano della Commissione europea si propone di affrontare c'è anche la sfida dei produttori cinesi, diventati ormai i più all'avanguardia nel segmento delle auto elettriche. Lo scorso anno, Bruxelles ha accusato Pechino di aver favorito le proprie aziende con generosi incentivi statali e, per questo, ha introdotto una serie di dazi compensativi sulle auto a batteria importate dall'Asia. Il piano che sarà presentato la prossima settimana dalla Commissione europea sembra voler tirare dritto su questo approccio. «L'accesso al mercato estero e parità di condizioni rispetto ai concorrenti stranieri sono essenziali per il successo» dell'automotive europeo, si legge nella bozza del documento. La Commissione europea, continua il testo, «garantirà continui miglioramenti» alla concorrenza equa «con un set di strumenti rafforzato e un pacchetto di azioni fair play». Tra queste ultime c'è anche la proposta di introdurre una serie di «condizioni per gli investimenti esteri in entrata nel settore». Più colonnine di ricarica e una strategia per le batterie. Assieme al rafforzamento degli incentivi e alle misure per attenuare la concorrenza cinese, l'esecutivo di von der Leyen promette un pacchetto di misure, denominato Battery Booster, per lo sviluppo di «un'industria europea di celle e componenti per batterie», compresi gli impianti per il riciclo. Per incentivare la domanda, Bruxelles propone anche di inserire quote minime di prodotti «Made in Europe» negli appalti pubblici e privati, come già proposto anche nel Clean Industrial Deal. Per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica, la Commissione europea promette che pubblicherà «orientamenti e raccomandazioni agli Stati membri» per accorciare i tempi di attesa per le connessioni delle colonnine e accelerare gli investimenti. Nessun impegno su multe e auto ibride. Ci sono due questioni che la bozza del piano Ue per l'industria dell'auto non affronta. Il primo è quello relativo alle multe per i costruttori di auto che non rispettano gli impegni intermedi sui tagli alle emissioni di CO2. Le case automobilistiche del Vecchio Continente stimano un impatto fino a 16 miliardi di euro sui propri bilanci e sostengono che le sanzioni rischiano di mettere ancora più in difficoltà un settore già in ginocchio. L'altra questione che non viene menzionata nella bozza della Commissione europea riguarda lo stop al 2035 della produzione di nuove auto a benzina e diesel. Nelle scorse settimane si era fatta avanti l'ipotesi di allungare la vita alle auto ibride plug-in. Questa indiscrezione, però, non trova alcuna conferma nella bozza del documento che circola in queste ore. Le prime reazioni alla bozza del piano Ue sull'auto. La bozza del piano europeo per l'auto ha ricevuto un'accoglienza a dir poco tiepida dalle principali associazioni di categoria. «Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea», commenta Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, l'associazione che raduna le aziende della filiera italiana dell'automotive. Secondo Benjamin Krieger, segretario generale della Clepa (Associazione europea dei fornitori automobilistici), «il piano si concentra troppo sull'elettrificazione, trascurando significativi rischi finanziari e occupazionali. Per questo, chiede che la strategia di Bruxelles «includa anche i motori ibridi Plug In e l'idrogeno». L'associazione Transport & Environment, punto di riferimento in Europa per le politiche di sostenibilità del settore trasporti, chiede invece alla Commissione europea di non cambiare rotta sugli obiettivi green. Foto copertina: Dreamstime/Ronald Rampsch leggi anche





Piano d'azione Unione Europea per l'automotive: non ci siamo

Di **Franco Daudo** - 1 Marzo 2025

Indice dei contenuti



1. Unione Europea: ci vuole coraggio
2. Roberto Vavassori, Presidente di **ANFIA**:
3. Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti **ANFIA** e Vice Presidente di CLEPA:

Lo **afferma l'ANFIA** in una nota a margine delle prime indicazioni di quello che dovrebbe essere il piano d'azione dell'**Unione Europea** per salvaguardare l'industria automotive.

Unione Europea: ci vuole coraggio

NEWSLETTER

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

email*

Nome

Ultimi Articoli

[Piano d'azione Unione Europea per l'automotive: non ci siamo](#)
1 Marzo 2025

[Marc Marquez: debutto vincente con la Ducati del Team Lrnovo](#)
1 Marzo 2025

[Suzuki GSX-8R: la sportiva quotidiana \[VIDEO\]](#)
28 Febbraio 2025

[Kia EV Day 2025: tre modelli, nuova strategia elettrica e soluzioni...](#)
27 Febbraio 2025

Per salvare il settore in Europa e di conseguenza in Italia, **ANFIA ribadisce la necessità di interventi coraggiosi conseguenti a un piano strategico forte**, che ridisegni il percorso della transizione da qui al 2035.

A cominciare dall'annullamento delle previste multe ai Costruttori europei e all'adozione di misure essenziali e urgenti per ora non contemplate dal documento preliminare.

Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA:

"Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea".

Una dichiarazione di grande preoccupazione che rafforza la sensazione di uno scollamento tra l'Unione Europea e le necessità dell'industria automotive in questo momento storico.

Vavassori è stato preciso e ha citato punto per punto ciò che manca o non è stato citato nel documento e che invece richiede la massima attenzione, ovvero:

"Il ridisegno complessivo del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità;

L'adozione del principio di neutralità tecnologica invocato anche dal Rapporto Draghi;

L'utilizzo dei carburanti non di origine fossile a basso o nullo contenuto carbonico secondo il principio LCA che, unitamente all'idrogeno, serviranno ad alimentare i veicoli progressivamente elettrificati quali plug-in hybrid o dotati di range extender;

La necessità di focalizzare il piano di ricerca europeo sul tema dell'energia, anche per la mobilità, contemplando quindi nuove chimiche e sistemi costruttivi per le batterie da realizzare in Europa;

La necessità di ridurre in maniera consistente il divario del costo dell'energia della nostra filiera rispetto ai concorrenti internazionali;

Il coraggio di mettere mano a un piano decennale di rinnovo del parco circolante UE secondo i criteri di basse o nulle emissioni e contenuto locale europeo attraverso uno schema concreto e coordinato che consenta, entro il 2035, di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO₂, vero obiettivo della decarbonizzazione della mobilità;

La necessità di coordinare e semplificare l'attuale bulimia regolatoria europea, che non trova riscontro negli altri Continenti che competono con noi;

Se necessario, occorre adottare misure di politica commerciale che evitino distorsioni o ritorsioni da parte di altri Paesi".

Marco Stella, Presidente del Gruppo

Il nuovo Bosco Suzuki nasce nel centro per le giovanili del...

26 Febbraio 2025

Articoli correlati



Componenti ANFIA e Vice Presidente di CLEPA:

"E' incomprensibile, per la nostra filiera, che la Commissione europea non stia andando nella direzione necessaria all'industria, così come indicato dal Rapporto di Mario Draghi nei suoi ripetuti interventi su questo tema".

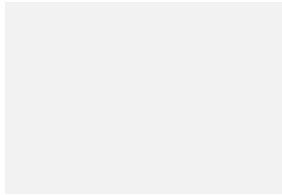
"Meglio continuare il confronto costruttivo e accogliere finalmente il contenuto minimo per mantenere il settore vitale in Europa".

"Non dobbiamo avere paura di cambiare la rotta tracciata dalla scorsa legislatura europea non solo perché non si è rivelata vincente, ma anche perché, nel frattempo, lo scenario mondiale è cambiato".

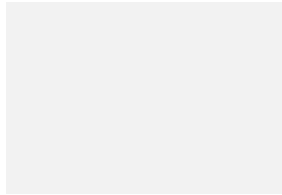
Articolo precedente

Marc Marquez: debutto vincente con la Ducati del Team Lrnovo

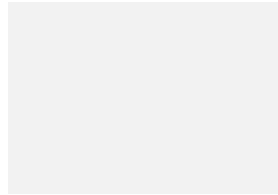
ALTRO DALL'AUTORE



Piano d'azione Unione Europea per l'automotive: non ci siamo



Marc Marquez: debutto vincente con la Ducati del Team Lrnovo

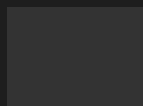


Suzuki GSX-8R: la sportiva quotidiana [VIDEO]

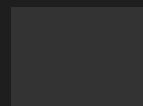


AUTO tecnica

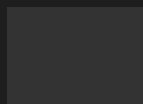
Ridendrive Srl
Via Carlo Bianco, 6
10146 Torino - Italy



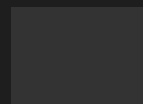
Piano d'azione Unione Europea per l'automotive: non ci siamo
1 Marzo 2025



Mercedes, AMG e Factorial Energy insieme per le batterie allo stato...
25 Febbraio 2025



Marc Marquez: debutto vincente con la Ducati del Team Lrnovo
1 Marzo 2025



Audi, un simulatore per testare la ricarica elettrica in tutto il...
3 Febbraio 2025

IL NORDEST QUOTIDIANO

NEWS ECONOMIA ▾ POLITICA ▾ SOCIETÀ ▾ ITALPRESS REGIONI ▾ CRONACA ▾ TERRITORIO ▾ 🔍

ALTRE CATEGORIE ▾

Home > Economia > Economia NordEst > Automotive europeo verso il tracollo definitivo secondo il nuovo piano d'azione Ue

Automotive europeo verso il tracollo definitivo secondo il nuovo piano d'azione Ue

Guidesi: «siamo di fronte alla morte dell'industria automobilistica in Europa».

By **Redazione** - 1 Marzo 2025

👁 24 🗨 0



Il neo presidente dell'Automotive Regions Alliance, l'assessore lombardo Guido Guidesi.

Guidesi: «siamo di fronte alla morte dell'industria automobilistica in Europa».

In vista dell'appuntamento del **prossimo 5 marzo** in cui la **presidente** della **Commissione Ue, Ursula von der Leyen, dovrebbe presentare** le **linee guida** del **nuovo piano d'azione europeo** in fatto di **automotive**, le **prime indiscrezioni** che

TREND NEWS



[Il Tribunale di Udine rigetta il ricorso di una sigla sindacale...](#)



[Porto di Trieste prossimo ad essere "porto franco"](#)



[Dipartimento animazione di Palomar trova casa nella Cineteca di Bologna](#)



[Autonomia della Val d'Aosta: celebrato il 79° anniversario](#)



I PIU' POPOLARI



[Bologna a 30 km/h: sei telecamere velox fruttano 200.000 multe in...](#)
27 Febbraio 2025



[Porto di Trieste prossimo ad essere "porto franco"](#)
25 Febbraio 2025



[Giro Handbike, Regione Lombardia conferma sostegno a manifestazione](#)
25 Febbraio 2025



[Milano, lupo bloccato su roggia del Naviglio. Vvf impegnati nel recupero](#)
23 Febbraio 2025

Load more >

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sono circolate **hanno mandato alle stelle l'allarme** tra i **produttori** e gli **amministratori** dei **territori** dove sono **attive** le **fabbriche** di **autoveicoli** e della **relativa componentistica**.

Di fatto, dinanzi ai **disastri scientificamente perpetrati** dalla **fallimentare ideologia ambientalista** della **Commissione europea Ursula Uno**, con dentro menti del calibro dell'**ex vicepresidente socialista Frans Timmermans**, nella **nuova Commissione europea Ursula Due** invece di **ammettere** gli **errori marchiani** e **tentare** una **soluzione** in corner, si **continua dritti verso il baratro** che **porta all'azzeramento** di un **comparto economico strategico** (vale il 7% dell'intero Pil europeo), **occupazionale** e **volano** di **innovazione** e **sviluppo**, visto che il **successore** di **Timmermans**, un altro **socialista**, la **spagnola vicepresidente esecutiva Teresa Ribera**, **non ha nessuna intenzione** di **cambiare rotta** che **porta l'Europa** della **mobilità** a **spiaggiare** contro gli **scogli**.

Mentre le **principali organizzazioni** dei **produttori** come l'**italiana Anfia** parla in una nota di «**assenza delle misure ritenute essenziali** per il **settore** e degli **interventi urgenti** di cui **da mesi si discute**», **mancando completamente il ridisegno complessivo** del **percorso** della **transizione** alla **decarbonizzazione** della **mobilità**, il **presidente dell'Ara**, **Automotive Regions Alliance** e **assessore allo sviluppo economico** della **Lombardia**, **Guido Guidesi**, **afferma** senza giri di parole che «**siamo di fronte alla morte dell'industria automobilistica in Europa. Se saranno confermate le voci che arrivano da Bruxelles** rispetto a ciò che la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, presenterà mercoledì 5 marzo per il **settore automotive non si intravede nessuna inversione** e se **così fosse potremmo dichiarare definitivamente la morte del comparto**».

Presidente Guidesi, il suo pare essere un commento di stampo definitivo sulle sorti dell'automotive europeo.

O si cambia o è la fine: non c'è più tempo disponibile: consumatori, mercato e l'attuale contingenza economica hanno già evidenziato come l'unica strada intrapresa dalla Commissione europea porti al "suicidio economico" più grande della storia industriale. Servono radicali cambiamenti e interventi su sanzioni costruttori, flessibilità e "neutralità tecnologica" come più volte proposto sia dall'intero "sistema Lombardo" sia dall'Ara.

La situazione che si è venuta a creare in Europa è drammatica, con il mercato automotive in pesante crisi, fabbriche che chiudono e avvio dei licenziamenti di massa, mentre sul mercato europeo si assiste alla più veloce crescita di penetrazione del prodotto auto cinese, che nel giro di soli 4 anni ha conquistato circa il 20% del mercato europeo.

Un questo momento la produttività del settore a livello europeo è ridotta a un quarto del suo potenziale, complice anche il mercato interno che registra continui cali di vendite, con il prodotto elettrico che non incontra il gradimento del pubblico e con i consumatori, nel dubbio di cosa succederà nei prossimi anni, preferiscono non cambiare l'auto, con il risultato che il parco circolante italiano invecchia sempre di più. Gli errori di percorso della prima Commissione europea a guida von der Leyen sono sotto gli occhi di tutti, con decisioni improntati solo alla logica ideologica ambientalista del tutto elettrico, sorvolando sull'impatto ambientale connesso con la produzione delle batterie e dell'energia necessaria per ricaricarle, specie in quei paesi dove la

Categorie Notizie

Seleziona una categoria

Filiera automotive Confindustria Emilia: «il futuro delle nostre aziende non si...

Redazione - 1 Marzo 2025

0



Filiera automotive Confindustria Emilia: «il futuro delle nostre aziende non si baratta con l'ideologia». Stella e Poggipolini: «in Europa bisogna avere il coraggio di adottare un piano strategico diverso».

Il sindaco di Mogliano Veneto molla la Lega Salvini e aderisce...

Redazione - 1 Marzo 2025

0



Bortolato: «scelta di coerenza e di futuro». De Carlo: «la sua adesione la conferma del buon lavoro svolto sul territorio veneto da FdI».

generazione elettrica è ancora fortemente legata alle fonti fossili, spesso quelle ambientalmente più impattanti come il carbone. Ecco, ora, dinanzi alla crisi conclamata, servirebbe una presa d'atto e mettere in campo le soluzioni per cambiare direzione e cercare di arginare il più possibile i danni arrecati ad uno dei principali settori economici europei.

Lei è presidente dell'Ara: nei mesi scorsi avete presentato alla Commissione europea richieste precise per uscire dall'attuale situazione.

La richiesta principale è quella di attenersi alla neutralità tecnologica, ovvero di fissare degli obiettivi da raggiungere che siano realistici e poi lasciare ai tecnici l'individuazione delle modalità con cui perseguirli. La soluzione esclusivamente elettrica non è affatto quella migliore per centrare il risultato della decarbonizzazione della mobilità di persone e di merci, che oltretutto sarebbe un'esclusiva della sola Unione europea. Crediamo su precise basi scientifiche e tecniche che anche altre soluzioni possano conseguire il medesimo obiettivo, passando per tecnologie proprietarie sviluppate in Europa, scansando quindi anche il rischio di dipendenza dal monopolio cinese, come quella dei biocarburanti dove l'Italia con Eni è all'avanguardia e che ha il vantaggio di mantenere invariata la tecnologia dei motori a combustione e che non richiede la creazione ex novo di una rete di ricarica elettrica, oltre a sostenere quell'economia circolare fatta di recupero di materie di scarto o di rifiuto e la loro trasformazione mediante bioraffinerie in carburanti con emissioni vicine allo zero.

Ara non è contraria all'elettrico, ma alla sua imposizione assolutistica.

Sì, ci deve essere la possibilità di coabitazione di diverse soluzioni, dal veicolo completamente a batteria utile specie nella mobilità urbana dove gli aspetti di autonomia sono meno strategici, ai carburanti biologici italiani e quelli sintetici tedeschi, per finire all'idrogeno. L'errore della Commissione è stato di avere imposto un unico scenario, dove l'industria europea era arretrata di almeno 15 anni rispetto alla concorrenza cinese, con quest'ultima che ne ha subito approfittato per conquistare rapidamente importanti quote di mercato europeo ai danni dei produttori continentali.

Altro errore denunciato dall'Ara è quello di avere considerato per il solo settore automotive l'impatto solo sul fronte dell'utilizzo, mentre per altri settori vengono considerati tutti gli aspetti produttivi.

Sì, facendo finta a Bruxelles di non vedere come in Cina vengono prodotte automobili e batterie, facendo uso massiccio di carbone per alimentare le fabbriche, con emissioni inquinanti nette in crescita, mentre in Europa queste sono in continuo calo, con un impatto globale complessivo trascurabile dell'8% e con quelle relative alla mobilità ancora più ridotte, all'1%. Ecco, per ridurre fino ad azzerare questo uno per cento la Commissione europea sta distruggendo un intero settore industriale. Ne vale la pena?

Ovvio che no, visto che ci sono soluzioni alternative assai meno impattanti, salvo che a Bruxelles si finge di non vederle. Salvo imporre costi immensi per tutti, sia per i produttori che per i consumatori.

Lo scenario che si va profilando è che la mobilità personale sarà sempre più appannaggio di chi ha alta capacità di spesa, mentre tutti gli altri dovranno rivolgersi al

trasporto pubblico, andare in bicicletta o a piedi. Uno scenario inquietante. Ma il problema di fondo, oltre ai costi della sostituzione radicale di tutto il parco circolante, è legato alla produzione dell'elettricità necessaria per soddisfare le esigenze della mobilità elettrica, che al momento e anche nei prossimi anni manca.

Ora le speranze di un'inversione di rotta sono tutte politiche, specie nel nuovo governo tedesco che ha già detto che è necessario cambiare in profondità lo scenario automotive fin qui delineato.

I presupposti paiono esserci tutti. Si pensi che solo poche settimane fa, il Partito popolare europeo ha presentato un documento ufficiale che ricalca quasi integralmente la posizione dell'Ara e della stessa regione Lombardia, chiedendo modifiche profonde al piano del Green Deal automotive. Pure in Germania, sotto la spinta della crisi Volkswagen e degli altri maggiori gruppi automobilistici il nuovo governo Merz dovrà imprimere un sostanziale cambio di rotta al Paese e alla stessa Unione europea. Se non lo fa, lo scenario è semplicemente terrificante.

Dalla Germania all'Italia: a livello nazionale cosa si può fare per risollevarne la produzione nazionale e, soprattutto, le vendite sempre più asfittiche? La stagione degli incentivi agli acquisti di automobili a basse emissioni non pare avere avuto successo.

La produzione nazionale dipende dalle norme europee e se queste non vengono cambiate sarà difficile avere quel salto di produzione da tutti atteso, a partire dalle migliaia di lavoratori in cassa integrazione da mesi nel gruppo Stellantis. Sul lato delle vendite, a fronte di prezzi di listino delle auto nuove sempre più care e sempre più fuori portata dei consumatori medi, le vendite sono sostanzialmente ferme. Gli incentivi all'acquisto centrati sui modelli a basse emissioni non hanno avuto successo, complice gli alti costi di acquisto.

Sarebbe più opportuno agire sull'auto aziendale, in Italia comparto sempre pesantemente penalizzato, assicurando la completa deducibilità del costo d'acquisto e di utilizzo, come avviene da sempre negli altri grandi paesi d'Europa, che porterebbe ad un aumento stabilizzato delle vendite di veicoli e alla loro sostituzione più rapida, di media 4 anni contro i 13 dei privati. Senza contare l'innescò del volando della migliore competitività per scaricare costi oggi non ammortizzabili in capo alle aziende.

Sfonda una porta aperta, anzi spalancata. Defiscalizzare l'auto aziendale potrebbe essere un volando per rilanciare strutturalmente il mercato italiano sempre più in difficoltà, garantendo anche un maggiore gettito fiscale derivante dall'incasso dell'Iva e dell'Ipt. Oltre a garantire l'esistenza dei concessionari, altro settore in forte difficoltà. Speriamo che il governo Meloni possa intervenire rapidamente anche su questo fronte.

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

Telegram

<https://t.me/ilnordest>

Regione e industriali criticano la bozza del documento di Bruxelles. "Auspicavamo una sospensione delle sanzioni per dare respiro alla filiera"

"Auto, Piemonte tradito dal piano Ue"

IL CASO

LEONARDO DIPACO

Le aspettative si sono scontrate con la realtà. Il giorno dopo la diffusione della bozza del piano per l'automotive che l'Unione Europea svelerà il 5 marzo, nel territorio simbolo dell'industria a quattro ruote l'umore è sotto i tacchi.

Come denunciato dall'Anfia, nel documento preliminare mancano tutte le misure che costruttori e filiera ritengono indispensabili per rilanciare il settore. A partire dalla richiesta principale: congelare le multe previste per chi non centra i target intermedi di taglio delle emissioni.

L'assessore regionale alle Attività Produttive, Andrea Tronzano, è netto: «Sono state tradite le attese della nostra industria e le aspettative della politica italiana». Secondo l'esponente della giunta Cirio «manca del tutto l'essenza liberale all'interno di questo testo: dare opportunità di scelta attraverso la neu-

tralità tecnologica. E manca la soluzione sul tema della sanzioni. Si preferisce cancellare l'industria piuttosto che rinunciare ai dogmatismi ambientalisti».

Tra le misure non contemplate dal documento, ma ritenute urgenti dalla filiera, c'è anche il disegno di piano strategico che ridefinisca il percorso della transizione verso la decarbonizzazione, includendo misure a sostegno della competitività delle imprese, come la riduzione dei costi dell'energia e il supporto alle attività di ricerca e sviluppo sulle nuove tecnologie.

Anche Antonio Casu, vice presidente dell'Unione Industriali e amministratore delegato di Italdesign, è scettico. «La transizione ecologica è necessaria e nessuno la mette in discussione. Tuttavia, il dogmatismo tecnologico rappresenta un problema: la neutralità tecnologica dovrebbe essere il principio guida di qualsiasi politica europea. Ma la scelta fatta ha portato alla situazione attuale dell'industria, del mercato, delle filiere e

dell'occupazione, che non è certorosea».

Qualcosa, dunque, non ha funzionato. «Si è imposto un modello di mercato e di offerta dall'alto, senza che la domanda fosse realmente coinvolta o pronta» spiega Casu. «Il pubblico non ha risposto come previsto, perché le vetture elettriche hanno costi elevati, la rete di ricarica è insufficiente e i prezzi dell'energia pesano sulle imprese, sulle filiere e sui consumatori. Inoltre, il tema della mobilità riguarda la libertà personale: se non posso muovermi in elettrico con la stessa flessibilità con cui mi muovo oggi con un'auto termica, continuerò a usare il mezzo che già possiedo. Il vero problema è la mancanza di sincronia tra una politica energetica ambiziosa e il sostegno concreto alla domanda».

E sulla mancanza di riferimenti alla sospensione delle sanzioni: «Avremmo auspicato una sospensione temporanea o un'applicazione più graduale delle multe ai costruttori. Questo avrebbe dato respiro al mercato, permettendo

una ripresa della domanda. Se i costruttori, invece, si trovano nella situazione di dover pagare le sanzioni, potrebbe diventare economicamente più conveniente per loro non produrre nemmeno le auto termiche già in portafoglio. In questo scenario, l'intera filiera ne soffrirebbe, non solo quella legata ai motori a combustione interna, ma anche quella dell'elettrico».

Per Nicola Scarlatelli, presidente Cna Torino e imprenditore nell'automotive, la bozza del documento Ue «si aggiunge ad una situazione già molto incerta tra conflitti regionali, caro energia e anche dazi». Con riferimento alle imposte doganali da parte degli Usa «siamo di fronte a quello che potremmo chiamare "fuoco amico". Gli Stati Uniti stanno mettendo in atto misure che potrebbero danneggiare gravemente la nostra economia in settori strategici e già minacciati e penso in modo particolare all'industria dell'auto, esposta alla concorrenza cinese e ancora in fase di transizione verso i modelli elettrici e ibridi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANDREA TRONZANO
ASSESSORE REGIONALE
ATTIVITÀ PRODUTTIVE



Si preferisce cancellare l'industria piuttosto che rinunciare ai dogmi ambientalisti



ANTONIO CASU
VICE PRESIDENTE
UNIONE INDUSTRIALI



Il problema è la mancanza di sincronia tra politica e sostegno concreto alla domanda



089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



LA FILIERA PIEMONTESE DELL'AUTOMOTIVE



Numero di imprese attive

713



Addetti

56.356

il 33% del totale nazionale



Fatturato

20,4

miliardi di euro

nel 2023,
il 34,7% del totale nazionale



Valore delle esportazioni

7,2

miliardi di euro

nel primo semestre 2024,
il 23,2% dell'export regionale

Fonte: Anfia, Unioncamere Piemonte

Withub



Il governatore Cirio durante il Consiglio regionale aperto sull'auto



La presidente della Commissione Europea, Ursula Von der Leyen

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ECONOMIA

Piano Ue sull'auto La filiera in rivolta "Piemonte tradito"

LEONARDO DI PACO

Dopo la diffusione della bozza Ue del piano per l'auto, in Piemonte l'umore è sotto i tacchi: «Ci hanno traditi». - PAGINA 40

Regione e industriali criticano la bozza del documento di Bruxelles. "Auspicavamo una sospensione delle sanzioni per dare respiro alla filiera"

"Auto, Piemonte tradito dal piano Ue"

IL CASO

LEONARDO DI PACO

Le aspettative si sono scontrate con la realtà. Il giorno dopo la diffusione della bozza del piano per l'automotive che l'Unione Europea svelerà il 5 marzo, nel territorio simbolo dell'industria a quattro ruote l'umore è sotto i tacchi.

Come denunciato dall'Anfia, nel documento preliminare mancano tutte le misure che costruttori e filiera ritengono indispensabili per rilanciare il settore. A partire dalla richiesta principale: congelare le multe previste per chi non centra i target intermedi di taglio delle emissioni.

L'assessore regionale alle Attività Produttive, Andrea Tronzano, è netto: «Sono state tradite le attese della nostra industria e le aspettative della politica italiana». Secondo l'esponente della giunta Cirio «manca del tutto l'essenza liberale all'interno di questo testo: dare opportunità di scelta attraverso la neutralità tecnologica.

E manca la soluzione sul tema della sanzioni. Si preferisce cancellare l'industria piuttosto che rinunciare ai dogmatismi ambientalisti».

Tra le misure non contemplate dal documento, ma ritenute urgenti dalla filiera, c'è anche il disegno di piano strategico che ridefinisca il percorso della transizione verso la decarbonizzazione, includendo misure a sostegno della competitività delle imprese, come la riduzione dei costi dell'energia e il supporto alle attività di ricerca e sviluppo sulle nuove tecnologie.

Anche Antonio Casu, vice presidente dell'Unione Industriali e amministratore delegato di Italdesign, è scettico. «La transizione ecologica è necessaria e nessuno la mette in discussione. Tuttavia, il dogmatismo tecnologico rappresenta un problema: la neutralità tecnologica dovrebbe essere il principio guida di qualsiasi politica europea. Ma la scelta fatta ha portato alla situazione attuale dell'industria, del mercato, delle filiere e dell'occupazione, che non è certo rosea».

Qualcosa, dunque, non ha funzionato. «Si è imposto un modello di mercato e di offerta dall'alto, senza che la domanda fosse realmente coinvolta o pronta» spiega Casu. «Il pubblico non ha risposto come previsto, perché le vetture elettriche hanno costi elevati, la rete di ricarica è insufficiente e i prezzi dell'energia pesano sulle imprese, sulle filiere e sui consumatori. Inoltre, il tema della mobilità riguarda la libertà personale: se non posso muovermi in elettrico con la stessa flessibilità con cui mi muovo oggi con un'auto termica, continuerò a usare il mezzo che già possiedo. Il vero problema è la mancanza di sincronia tra una politica energetica ambiziosa e il sostegno concreto alla domanda».

E sulla mancanza di riferimenti alla sospensione delle sanzioni: «Avremmo auspicato una sospensione temporanea o un'applicazione più graduale delle multe ai costruttori. Questo avrebbe dato respiro al mercato, permettendo una ripresa della domanda. Se i costruttori, invece, si tro-

vano nella situazione di dover pagare le sanzioni, potrebbe diventare economicamente più conveniente per loro non produrre nemmeno le auto termiche già in portafoglio. In questo scenario, l'intera filiera ne soffrirebbe, non solo quella legata ai motori a combustione interna, ma anche quella dell'elettrico».

Per Nicola Scarlatelli, presidente Cna Torino e imprenditore nell'automotive, la bozza del documento Ue «si aggiunge ad una situazione già molto incerta tra conflitti regionali, caro energia e anche dazi». Con riferimento alle imposte doganali da parte degli Usa «siamo di fronte a quello che potremmo chiamare "fuoco amico". Gli Stati Uniti stanno mettendo in atto misure che potrebbero danneggiare gravemente la nostra economia in settori strategici e già minacciati e penso in modo particolare all'industria dell'auto, esposta alla concorrenza cinese e ancora in fase di transizione verso i modelli elettrici e ibridi». —

LA FILIERA PIEMONTESE DELL'AUTOMOTIVE



Numero di imprese attive

713



Addetti

56.356

il 33% del totale nazionale



Fatturato

20,4

miliardi di euro

nel 2023,
il 34,7% del totale nazionale



Valore delle esportazioni

7,2

miliardi di euro

nel primo semestre 2024,
il 23,2% dell'export regionale

Fonte: Anfia, Unioncamere Piemonte

Withub



Il governatore Cirio durante il Consiglio regionale aperto sull'auto



La presidente della Commissione Europea, Ursula Von der Leyen

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ANDREA TRONZANO
ASSESSORE REGIONALE
ATTIVITÀ PRODUTTIVE



**Si preferisce
cancellare
l'industria piuttosto
che rinunciare ai
dogmi ambientalisti**



ANTONIO CASU
VICE PRESIDENTE
UNIONE INDUSTRIALI



**Il problema è la
mancanza di
sincronia tra politica
e sostegno concreto
alla domanda**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Regione e industriali criticano la bozza del documento di Bruxelles. "Auspicavamo una sospensione delle sanzioni per dare respiro alla filiera"

"Auto, Piemonte tradito dal piano Ue"

IL CASO

LEONARDO DI PACO

Le aspettative si sono scontrate con la realtà. Il giorno dopo la diffusione della bozza del piano per l'automotive che l'Unione Europea svelerà il 5 marzo, nel territorio simbolo dell'industria a quattro ruote l'umore è sotto i tacchi.

Come denunciato dall'Anfia, nel documento preliminare mancano tutte le misure che costruttori e filiera ritengono indispensabili per rilanciare il settore. A partire dalla richiesta principale: congelare le multe previste per chi non centra i target intermedi di taglio delle emissioni.

L'assessore regionale alle Attività Produttive, Andrea Tronzano, è netto: «Sono state tradite le attese della nostra industria e le aspettative della politica italiana». Secondo l'esponente della giunta Cirio «manca del tutto l'essenza liberale all'interno di questo testo: dare opportuni-

tà di scelta attraverso la neutralità tecnologica. E manca la soluzione sul tema della sanzioni. Si preferisce cancellare l'industria piuttosto che rinunciare ai dogmatismi ambientalisti».

Tra le misure non contemplate dal documento, ma ritenute urgenti dalla filiera, c'è anche il disegno di piano strategico che ridefinisca il percorso della transizione verso la decarbonizzazione, includendo misure a sostegno della competitività delle imprese, come la riduzione dei costi dell'energia e il supporto alle attività di ricerca e sviluppo sulle nuove tecnologie.

Anche Antonio Casu, vice presidente dell'Unione Industriali e amministratore delegato di Italdesign, è scettico. «La transizione ecologica è necessaria e nessuno la mette in discussione. Tuttavia, il dogmatismo tecnologico rappresenta un problema: la neutralità tecnologica dovrebbe essere il principio guida di qualsiasi politica europea. Ma la scelta fatta ha portato alla situazione attuale dell'industria,

del mercato, delle filiere e dell'occupazione, che non è certo rosea».

Qualcosa, dunque, non ha funzionato. «Si è imposto un modello di mercato e di offerta dall'alto, senza che la domanda fosse realmente coinvolta o pronta» spiega Casu. «Il pubblico non ha risposto come previsto, perché le vetture elettriche hanno costi elevati, la rete di ricarica è insufficiente e i prezzi dell'energia pesano sulle imprese, sulle filiere e sui consumatori. Inoltre, il tema della mobilità riguarda la libertà personale: se non posso muovermi in elettrico con la stessa flessibilità con cui mi muovo oggi con un'auto termica, continuerò a usare il mezzo che già possiedo. Il vero problema è la mancanza di sincronia tra una politica energetica ambiziosa e il sostegno concreto alla domanda».

E sulla mancanza di riferimenti alla sospensione delle sanzioni: «Avremmo auspicato una sospensione temporanea o un'applicazione più graduale delle multe ai costruttori. Questo avrebbe dato respi-

ro al mercato, permettendo una ripresa della domanda. Se i costruttori, invece, si trovano nella situazione di dover pagare le sanzioni, potrebbe diventare economicamente più conveniente per loro non produrre nemmeno le auto termiche già in portafoglio. In questo scenario, l'intera filiera ne soffrirebbe, non solo quella legata ai motori a combustione interna, ma anche quella dell'elettrico».

Per Nicola Scarlatelli, presidente Cna Torino e imprenditore nell'automotive, la bozza del documento Ue «si aggiunge ad una situazione già molto incerta tra conflitti regionali, caro energia e anche dazi». Con riferimento alle imposte doganali da parte degli Usa «siamo di fronte a quello che potremmo chiamare "fuoco amico". Gli Stati Uniti stanno mettendo in atto misure che potrebbero danneggiare gravemente la nostra economia in settori strategici e già minacciati e penso in modo particolare all'industria dell'auto, esposta alla concorrenza cinese e ancora in fase di transizione verso i modelli elettrici e ibridi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANDREA TRONZANO
ASSESSORE REGIONALE
ATTIVITÀ PRODUTTIVE

Si preferisce cancellare l'industria piuttosto che rinunciare ai dogmi ambientalisti



ANTONIO CASU
VICE PRESIDENTE
UNIONE INDUSTRIALI

Il problema è la mancanza di sincronia tra politica e sostegno concreto alla domanda

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LA FILIERA PIEMONTESE DELL'AUTOMOTIVE



Numero di imprese attive

713



Addetti

56.356

il 33% del totale nazionale



Fatturato

20,4

miliardi di euro

nel 2023,

il 34,7% del totale nazionale



Valore delle esportazioni

7,2

miliardi di euro

nel primo semestre 2024,

il 23,2% dell'export regionale

Fonte: Anfa, Unioncamere Piemonte

Withub



Il governatore Cirio durante il Consiglio regionale aperto sull'auto



La presidente della Commissione Europea, Ursula Von der Leyen

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'intervista **Roberto Vavassori**

«Bruxelles non fa i conti con il mercato In pericolo mezzo milione di lavoratori»

«**D**obbiamo portare anche noi le auto davanti alla sede della Commissione, a Bruxelles, come hanno fatto gli agricoltori con i trattori?». Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia (l'associazione che raccoglie l'industria dell'automotive italiana), non nasconde la sua rabbia dopo aver letto le bozze del piano auto che l'Europa presenterà mercoledì. «Nelle aziende, quanto ti accorgi che l'obiettivo posto non è raggiungibile, dici: "Scusate abbiamo sbagliato, rimoduliamo la strategia"».

È l'Europa?

«Dovrebbe fare lo stesso con il suo piano. Tradotto, diamo più tempo ai costruttori per mettere sul mercato veicoli più accessibili, ai governi per costruire le infrastrutture e ai consumatori di abituarsi al cambiamento. Servirebbe poi un pacchetto di incentivi comunitari per rinnovare le flotte. Invece non si torna indietro per paura di ammettere di aver sbagliato qualcosa».

Qual è il clima tra i costruttori?

«Di grande scoramento. Ho sentito alcuni ceo. E da tutti ho raccolto la stessa frustrazione: "In Europa non ci hanno né compreso né ascoltato". La nostra azione di pressione deve salire di livello: tutti i governi non solo quelli come l'Italia che guardano alla neutralità tecnologica - devono riunire il Consiglio d'Europa e spingere la Commissione a sospendere un documento tanto scialbo. Risediamoci al tavolo e rileggiamo il Rapporto Draghi, il Manifesto Acea e il Manifesto di Clepa, dove è già scritto tutto».

Che cosa è scritto?

«Che perderemo mezzo milione di lavoratori del settore, cioè un decimo del totale, se non coordiniamo la transizione, l'entrata di una tecnologia e l'uscita da un'altra».

Ci vorranno dieci anni.

«Ma le case chiuderanno prima. Chi investirà in Europa con una regolamentazione tanto stringente? Finirà come è già avvenuto con l'acciaio o l'elettronica: siccome è troppo costoso sostenere la ricerca, si andrà a produrre dove ci sono meno vincoli e un livello tecnologico alto come la Cina».

Che cosa vi aspettavate in questo documento?

«La neutralità tecnologica, il congelamento delle multe da 16 miliardi ai costruttori, minori oneri burocratici e un piano concordato sull'energy store: oggi, sul versante dei data center, è talmente oneroso investire, che mettiamo tutti i nostri dati su cloud americani».

Invece che cosa c'è?

«Quella che abbiamo letto è solo una bozza, ma di solito un piano richiede uno scopo dichiarato, azioni concrete, tempistica, divisione dei compiti fino all'impatto finanziario con le strategie per recuperare le risorse. Qui c'è solo lo scopo dichiarato: la decarbonizzazione».

Che l'Europa vuole raggiungere con l'elettrificazione e lo stop all'endotermico nel 2035.

«Chiarimolo una volta per tutte: nessuno è contrario all'elettrificazione, il problema sono modalità e tempistiche per arrivarci. Il che vuol dire, per esempio, mantenere anche dopo il 2035 sistemi full hybrid and range extender anche dopo il 2035, alimentandoli con carburanti alternativi. Ma il limite di questo documento è un altro».

Quale?

«Si dimentica un piccolo fattore che si chiama mercato. Nel Vecchio Continente le immatricolazioni di auto elettriche rappresentano un quarto del totale. Non è poco. Da noi, nell'Europa meridionale, siamo tra il 4 e il 5 per cento. Però l'elettrificazione non registra avanzamenti, non perché non ci siano modelli sui listini, ma perché non c'è una risposta sufficiente da parte degli automobilisti. Senza la quale dovremo spostare l'orizzonte temporale all'infinito».

Non sarà che le auto costano troppo?

«Negli ultimi 5 anni i prezzi dei listini sono saliti. Non tutti i rincari sono da addebitare soltanto alla componentistica, ma rispetto al passato la clientela sceglie allestimenti più costosi».

Le multe ai costruttori saranno scaricate sulla clientela?

«Qualcuno ha già calcolato che i prezzi cresceranno in media di uno o due migliaia di euro a veicolo. A meno che - come ha dichiarato il ceo di Renault, Luca De Meo - le aziende non sacrificino i margini».

A breve ci sarà una riunione del tavolo dell'auto. Stellantis deve anticipare i suoi piani in Italia?

«In parte questo è già stato fatto durante il vertice di dicembre. Ma è quasi impossibile in pochi mesi rimodulare una piattaforma, nata per l'elettrica, per affiancare produzioni ibride. Dobbiamo superare un altro Annus horribilis, il 2025, anche perché dal 2026 ci saranno modelli nelle diverse configurazioni - plug in, full hybrid ed elettrico - che ci permetteranno di vedere in questo tunnel un barlume di luce».

Francesco Pacifico

**IL PRESIDENTE
DELL'ANFIA:
«LE SANZIONI
RISCHIANO DI ESSERE
SCARICATE SUI
PREZZI DEI VEICOLI»**



Roberto Vavassori

L'intervista **Roberto Vavassori**

«Bruxelles non fa i conti con il mercato In pericolo mezzo milione di lavoratori»

«**D**obbiamo portare anche noi le auto davanti alla sede della Commissione, a Bruxelles, come hanno fatto gli agricoltori con i trattori?» Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia (l'associazione che raccoglie l'industria dell'automotive italiana), non nasconde la sua rabbia dopo aver letto le bozze del piano auto che l'Europa presenterà mercoledì. «Nelle aziende, quanto ti accorgi che l'obiettivo posto non è raggiungibile, dici: "Scusate abbiamo sbagliato, rimoduliamo la strategia"». **El'Europa?** «Dovrebbe fare lo stesso con il suo piano. Tradotto, diamo più tempo ai costruttori per mettere sul mercato veicoli più accessibili, ai governi per costruire le infrastrutture e ai consumatori di abituarsi al cambiamento. Servirebbe poi un pacchetto di incentivi comunitari per rinnovare le flotte. Invece non si torna indietro per paura di ammettere di aver sbagliato qualcosa». **Qual è il clima tra i costruttori?** «Di grande scoramento. Ho sentito alcuno ceo. E da tutti ho raccolto la stessa frustrazione: "In Europa non ci hanno né compreso né ascoltato". La nostra azione di pressione

deve salire di livello: tutti i governi non solo quelli come l'Italia che guardano alla neutralità tecnologica - devono riunire il Consiglio d'Europa e spingere la Commissione a sospendere un documento tanto scialbo. Risiediamoci al tavolo e rileggiamo il Rapporto Draghi, il Manifesto Acea e il Manifesto di Clepa, dove è già scritto tutto». **Che cosa è scritto?** «Che perderemo mezzo milione di lavoratori del settore, cioè un decimo del totale, se non coordiniamo la transizione, l'entrata di una tecnologia e l'uscita da un'altra». **Ci vorranno dieci anni.** «Ma le case chiuderanno prima. Chi investirà in Europa con una regolamentazione tanto stringente? Finirà come è già avvenuto con l'acciaio o l'elettronica: siccome è troppo costoso sostenere la ricerca, si andrà a produrre dove ci sono meno vincoli e un livello tecnologico alto come la Cina». **Che cosa vi aspettavate in questo documento?** «La neutralità tecnologica, il congelamento delle multe da 16 miliardi ai costruttori, minori oneri burocratici e un piano concordato sull'energy store: oggi, sul versante dei data center, è talmente oneroso investi-

re, che mettiamo tutti i nostri dati su cloud americani». **Invece che cosa c'è?** «Quella che abbiamo letto è solo una bozza, ma di solito un piano richiede uno scopo dichiarato, azioni concrete, tempistica, divisione dei compiti fino all'impatto finanziario con le strategie per recuperare le risorse. Qui c'è solo lo scopo dichiarato: la decarbonizzazione». **Che l'Europa vuole raggiungere con l'elettrificazione e lo stop all'endotermico nel 2035.** «Chiariamolo una volta per tutta: nessuno è contrario all'elettrificazione, il problema sono modalità e tempistiche per arrivarci. Il che vuol dire, per esempio, mantenere anche dopo il 2035 sistemi full hybrid and range extender anche dopo il 2035, alimentandoli con carburanti alternativi. Ma il limite di questo documento è un altro». **Quale?** «Si dimentica un piccolo fattore che si chiama mercato. Nel Vecchio Continente le immatricolazioni di auto elettriche rappresentano un quarto del totale. Non è poco. Da noi, nell'Europa meridionale, siamo tra il 4 e il 5 per cento. Però l'elettrificazione non registra avanzamenti, non perché non ci siano mo-

delli sui listini, ma perché non c'è una risposta sufficiente da parte degli automobilisti. Senza la quale dovremo spostare l'orizzonte temporale all'infinito». **Non sarà che le auto costano troppo?** «Negli ultimi 5 anni i prezzi dei listini sono saliti. Non tutti i rincari sono da addebitare soltanto alla componentistica, ma rispetto al passato la clientela sceglie allestimenti più costosi». **Le multe ai costruttori saranno scaricate sulla clientela?** «Qualcuno ha già calcolato che i prezzi cresceranno in media di uno o due migliaia di euro a veicolo. A meno che - come ha dichiarato il ceo di Renault, Luca De Meo - le aziende non sacrificino i margini». **A breve ci sarà una riunione del tavolo dell'auto. Stellantis deve anticipare i suoi piani in Italia?** «In parte questo è già stato fatto durante il vertice di dicembre. Ma è quasi impossibile in pochi mesi rimodulare una piattaforma, nata per l'elettrica, per affiancare produzioni ibride. Dobbiamo superare un altro Annus horribilis, il 2025, anche perché dal 2026 ci saranno modelli nelle diverse configurazioni - plug in, full hybrid ed elettrico - che ci permetteranno di vedere in questo tunnel un barlume di luce». **Francesco Pacifico**



Roberto Vavassori



**IL PRESIDENTE
DELL'ANFIA:
«LE SANZIONI
RISCHIANO DI ESSERE
SCARICATE SUI
PREZZI DEI VEICOLI»**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»

condividi l'articolo



Secondo i dati diffusi oggi da Acea, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a gennaio le immatricolazioni di auto ammontano a 995.271 unità, il 2,1% in meno rispetto a gennaio 2024. «Il mercato europeo dell'auto apre l'anno in corso in flessione (-2,1% a gennaio), risultando in calo quasi tutti i maggiori mercati - afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia. «A gennaio, infatti, dei cinque major market (incluso UK) soltanto la Spagna registra una crescita (+5,3%). In calo, invece, Francia (-6,2%) e Italia (-5,8%), seguite da Germania (-2,8%) e Regno Unito (-2,5%). Apprezziamo l'avvio dei lavori dell'iniziativa 'Strategic Dialogue on the Future of the European Automotive Industry' voluta dalla Presidente von der Leyen e il cui incontro di kick-off si è svolto il 30 gennaio scorso, e chiediamo fortemente che il relativo Piano d'azione che verrà presentato il prossimo 5 marzo tenga conto anche delle istanze promosse da ANFIA insieme a CLEPA e alle altre associazioni europee del settore».

«Per garantire una transizione pulita e razionale e infatti necessario revisionare i regolamenti sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri e pesanti abbracciando il paradigma della neutralità tecnologica e introducendo delle flessibilità che consentano di attribuire il giusto valore al contributo dei carbon neutral fuels; prevedere un piano di incentivazione pluriennale e paneuropeo per la diffusione dei

ECONOMIA



IL GIUDIZIO
Panetta, nell'auto problema strutturale non solo concorrenza Cina. Governatore Bankitalia, pesa anche incertezza su futuro motori



L'ANALISI
Auto green prima scelta degli europei a gennaio ma le vendite Tesla crollano del 45%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

veicoli a basse e zero emissioni, da applicare nei singoli Paesi UE; introdurre misure a sostegno della competitività delle imprese, ad esempio rendendo più accessibili i costi dell'energia e supportando le attività di ricerca, sviluppo e innovazione sulle nuove tecnologie», sottolinea Vavassori.

Nell'area UE+EFTA+UK, a gennaio risultano in crescita le auto BEV (+37,3%, con il 16,7% di quota) e le ibride tradizionali (+16,9%, con il 34,9% di quota), mentre le ibride plug-in - evidenzia **Anfia** - calano del 6,4% (con il 7,6% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 475.761 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 59,2% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 24,3% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 141.051 unità a gennaio, in aumento del 22,4% e con una quota del 21,1%. In Italia, i volumi totalizzati a gennaio 2025 si attestano a 133.731 unità (-5,8%).

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono gennaio in calo del 17%, con una quota di mercato del 26,9%. In flessione anche le autovetture diesel (-41,6% su gennaio 2024), con una quota del 9,6% (per la prima volta sotto il 10% di quota mensile da novembre 1994).

Le autovetture elettrificate rappresentano il 53,3% del mercato di gennaio, con volumi in aumento (+16,9%). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 10,6% nel mese, con una quota di mercato del 44,6%. Anche le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 65,6% nel mese (quota di mercato: 8,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5% e fanno segnare +126,2% nel mese, mentre le ibride plug-in crescono del 21%, con il 3,6% di quota di mercato nel mese. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,2% dell'immatricolato di gennaio, quasi interamente composto da autovetture Gpl (che, da sole, calano del 12,2% rispetto a gennaio 2024). Considerando anche le metano, il calo è più significativo ed è del 13,5%.



condividi l'articolo



Domenica 2 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 08:19 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Panetta, nell'auto problema strutturale non solo concorrenza Cina. Governatore Bankitalia, pesa anche incertezza su futuro motori



Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»



Auto green prima scelta degli europei a gennaio ma le vendite Tesla crollano del 45%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



WEC: Porsche in difficoltà nella 1812 km del Qatar, si punta il dito sul BoP



Ferrari in agguato in Bahrain: la McLaren sembra in vantaggio, Antonelli molto



Test a Sakhir, 6° turno finale: Russell mette in riga Verstappen, Leclerc critica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»

condividi l'articolo



Secondo i dati diffusi oggi da Acea, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a gennaio le immatricolazioni di auto ammontano a 995.271 unità, il 2,1% in meno rispetto a gennaio 2024. «Il mercato europeo dell'auto apre l'anno in corso in flessione (-2,1% a gennaio), risultando in calo quasi tutti i maggiori mercati - afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia. «A gennaio, infatti, dei cinque major market (incluso UK) soltanto la Spagna registra una crescita (+5,3%). In calo, invece, Francia (-6,2%) e Italia (-5,8%), seguite da Germania (-2,8%) e Regno Unito (-2,5%). Apprezziamo l'avvio dei lavori dell'iniziativa 'Strategic Dialogue on the Future of the European Automotive Industry' voluta dalla Presidente von der Leyen e il cui incontro di kick-off si è svolto il 30 gennaio scorso, e chiediamo fortemente che il relativo Piano d'azione che verrà presentato il prossimo 5 marzo tenga conto anche delle istanze promosse da ANFIA insieme a CLEPA e alle altre associazioni europee del settore».

«Per garantire una transizione pulita e razionale e infatti necessario revisionare i regolamenti sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri e pesanti abbracciando il paradigma della neutralità tecnologica e introducendo delle flessibilità che consentano di attribuire il giusto valore al contributo dei carbon neutral fuels; prevedere un piano di incentivazione pluriennale e paneuropeo per la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni, da applicare nei singoli Paesi UE; introdurre misure a

ECONOMIA



LA STRATEGIA
Usa, Trump annuncia cambio di rotta su auto elettriche: «Annullerò il mandato sulle auto green»



IL GIUDIZIO
Panetta, nell'auto problema strutturale non solo concorrenza Cina. Governatore Bankitalia, pesa anche incertezza su futuro motori

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sostegno della competitività delle imprese, ad esempio rendendo più accessibili i costi dell'energia e supportando le attività di ricerca, sviluppo e innovazione sulle nuove tecnologie», sottolinea Vavassori.

Nell'area UE+EFTA+UK, a gennaio risultano in crescita le auto BEV (+37,3%, con il 16,7% di quota) e le ibride tradizionali (+16,9%, con il 34,9% di quota), mentre le ibride plug-in - evidenzia **Anfia** - calano del 6,4% (con il 7,6% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 475.761 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 59,2% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 24,3% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 141.051 unità a gennaio, in aumento del 22,4% e con una quota del 21,1%. In Italia, i volumi totalizzati a gennaio 2025 si attestano a 133.731 unità (-5,8%). Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono gennaio in calo del 17%, con una quota di mercato del 26,9%. In flessione anche le autovetture diesel (-41,6% su gennaio 2024), con una quota del 9,6% (per la prima volta sotto il 10% di quota mensile da novembre 1994).

Le autovetture elettrificate rappresentano il 53,3% del mercato di gennaio, con volumi in aumento (+16,9%). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 10,6% nel mese, con una quota di mercato del 44,6%. Anche le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 65,6% nel mese (quota di mercato: 8,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5% e fanno segnare +126,2% nel mese, mentre le ibride plug-in crescono del 21%, con il 3,6% di quota di mercato nel mese. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,2% dell'immatricolato di gennaio, quasi interamente composto da autovetture Gpl (che, da sole, calano del 12,2% rispetto a gennaio 2024). Considerando anche le metano, il calo è più significativo ed è del 13,5%.



condividi l'articolo



Domenica 2 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 08:19 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Panetta, nell'auto problema strutturale non solo concorrenza Cina. Governatore Bankitalia, pesa anche incertezza su futuro motori



Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»



Auto green prima scelta degli europei a gennaio ma le vendite Tesla crollano del 45%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



WEC: Porsche in difficoltà nella 1812 km del Qatar, si punta il dito sul BoP



Ferrari in agguato in Bahrain: la McLaren sembra in vantaggio, Antonelli molto consistente con la Mercedes



Test a Sakhir, 6° turno finale: Russell mette in riga Verstappen, Leclerc critica la Ferrari SF-25

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»

condividi l'articolo



Secondo i dati diffusi oggi da Acea, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a gennaio le immatricolazioni di auto ammontano a 995.271 unità, il 2,1% in meno rispetto a gennaio 2024. «Il mercato europeo dell'auto apre l'anno in corso in flessione (-2,1% a gennaio), risultando in calo quasi tutti i maggiori mercati - afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia. «A gennaio, infatti, dei cinque major market (incluso UK) soltanto la Spagna registra una crescita (+5,3%). In calo, invece, Francia (-6,2%) e Italia (-5,8%), seguite da Germania (-2,8%) e Regno Unito (-2,5%). Apprezziamo l'avvio dei lavori dell'iniziativa 'Strategic Dialogue on the Future of the European Automotive Industry' voluta dalla Presidente von der Leyen e il cui incontro di kick-off si è svolto il 30 gennaio scorso, e chiediamo fortemente che il relativo Piano d'azione che verrà presentato il prossimo 5 marzo tenga conto anche delle istanze promosse da ANFIA insieme a CLEPA e alle altre associazioni europee del settore».

«Per garantire una transizione pulita e razionale e infatti necessario revisionare i regolamenti sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri e pesanti abbracciando il paradigma della neutralità tecnologica e introducendo delle flessibilità che consentano di attribuire il giusto valore al contributo dei carbon neutral fuels; prevedere un piano di incentivazione pluriennale e paneuropeo per la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni, da applicare nei singoli Paesi UE; introdurre misure a

ECONOMIA



LA STRATEGIA
Usa, Trump annuncia cambio di rotta su auto elettriche: «Annulerò il mandato sulle auto green»



IL GIUDIZIO
Panetta, nell'auto problema strutturale non solo concorrenza Cina. Governatore Bankitalia, pesa anche incertezza su futuro motori

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sostegno della competitività delle imprese, ad esempio rendendo più accessibili i costi dell'energia e supportando le attività di ricerca, sviluppo e innovazione sulle nuove tecnologie», sottolinea Vavassori.

Nell'area UE+EFTA+UK, a gennaio risultano in crescita le auto BEV (+37,3%, con il 16,7% di quota) e le ibride tradizionali (+16,9%, con il 34,9% di quota), mentre le ibride plug-in - evidenzia **Anfia** - calano del 6,4% (con il 7,6% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 475.761 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 59,2% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 24,3% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 141.051 unità a gennaio, in aumento del 22,4% e con una quota del 21,1%. In Italia, i volumi totalizzati a gennaio 2025 si attestano a 133.731 unità (-5,8%). Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono gennaio in calo del 17%, con una quota di mercato del 26,9%. In flessione anche le autovetture diesel (-41,6% su gennaio 2024), con una quota del 9,6% (per la prima volta sotto il 10% di quota mensile da novembre 1994).

Le autovetture elettrificate rappresentano il 53,3% del mercato di gennaio, con volumi in aumento (+16,9%). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 10,6% nel mese, con una quota di mercato del 44,6%. Anche le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 65,6% nel mese (quota di mercato: 8,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5% e fanno segnare +126,2% nel mese, mentre le ibride plug-in crescono del 21%, con il 3,6% di quota di mercato nel mese. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,2% dell'immatricolato di gennaio, quasi interamente composto da autovetture Gpl (che, da sole, calano del 12,2% rispetto a gennaio 2024). Considerando anche le metano, il calo è più significativo ed è del 13,5%.



condividi l'articolo



Domenica 2 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 08:19 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Usa, Trump annuncia cambio di rotta su auto elettriche: «Annulerò il mandato sulle auto green»



Panetta, nell'auto problema strutturale non solo concorrenza Cina. Governatore Bankitalia, pesa anche incertezza su futura motori



Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



WEC: Porsche in difficoltà nella 1812 km del Qatar, si punta il dito sul BoP



Ferrari in agguato in Bahrain: la McLaren sembra in vantaggio, Antonelli molto consistente con la Mercedes



Test a Sakhir, 6° turno finale: Russell mette in riga Verstappen, Leclerc critica la Ferrari SF-25

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

G Motori

Seguici su

inserisci testo...



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

ECONOMIA SICUREZZA ECOLOGIA EVENTI NORMATIVE INTERVISTE STORICHE SHARING PNEUMATICI COMMERCIALI NAUTICA



Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»

condividi l'articolo



Secondo i dati diffusi oggi da Acea, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a gennaio le immatricolazioni di auto ammontano a 995.271 unità, il 2,1% in meno rispetto a gennaio 2024. «Il mercato europeo dell'auto apre l'anno in corso in flessione (-2,1% a gennaio), risultando in calo quasi tutti i maggiori mercati - afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia. «A gennaio, infatti, dei cinque major market (incluso UK) soltanto la Spagna registra una crescita (+5,3%). In calo, invece, Francia (-6,2%) e Italia (-5,8%), seguite da Germania (-2,8%) e Regno Unito (-2,5%). Apprezziamo l'avvio dei lavori dell'iniziativa 'Strategic Dialogue on the Future of the European Automotive Industry' voluta dalla Presidente von der Leyen e il cui incontro di kick-off si è svolto il 30 gennaio scorso, e chiediamo fortemente che il relativo Piano d'azione che verrà presentato il prossimo 5 marzo tenga conto anche delle istanze promosse da ANFIA insieme a CLEPA e alle altre associazioni europee del settore».

«Per garantire una transizione pulita e razionale e infatti necessario revisionare i regolamenti sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri e pesanti abbracciando il paradigma della neutralità tecnologica e introducendo delle flessibilità che consentano di attribuire il giusto valore al contributo dei carbon neutral fuels; prevedere un piano di incentivazione pluriennale e paneuropeo per la diffusione dei

ECONOMIA



IL GIUDIZIO
Panetta, nell'auto problema strutturale non solo concorrenza Cina. Governatore Bankitalia, pesa anche incertezza su futuro motori



L'ANALISI
Auto green prima scelta degli europei a gennaio ma le vendite Tesla crollano del 45%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

veicoli a basse e zero emissioni, da applicare nei singoli Paesi UE; introdurre misure a sostegno della competitività delle imprese, ad esempio rendendo più accessibili i costi dell'energia e supportando le attività di ricerca, sviluppo e innovazione sulle nuove tecnologie», sottolinea Vavassori.

Nell'area UE+EFTA+UK, a gennaio risultano in crescita le auto BEV (+37,3%, con il 16,7% di quota) e le ibride tradizionali (+16,9%, con il 34,9% di quota), mentre le ibride plug-in - evidenzia **Anfia** - calano del 6,4% (con il 7,6% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 475.761 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 59,2% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 24,3% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 141.051 unità a gennaio, in aumento del 22,4% e con una quota del 21,1%. In Italia, i volumi totalizzati a gennaio 2025 si attestano a 133.731 unità (-5,8%).

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono gennaio in calo del 17%, con una quota di mercato del 26,9%. In flessione anche le autovetture diesel (-41,6% su gennaio 2024), con una quota del 9,6% (per la prima volta sotto il 10% di quota mensile da novembre 1994).

Le autovetture elettrificate rappresentano il 53,3% del mercato di gennaio, con volumi in aumento (+16,9%). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 10,6% nel mese, con una quota di mercato del 44,6%. Anche le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 65,6% nel mese (quota di mercato: 8,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5% e fanno segnare +126,2% nel mese, mentre le ibride plug-in crescono del 21%, con il 3,6% di quota di mercato nel mese. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,2% dell'immatricolato di gennaio, quasi interamente composto da autovetture Gpl (che, da sole, calano del 12,2% rispetto a gennaio 2024). Considerando anche le metano, il calo è più significativo ed è del 13,5%.



condividi l'articolo



Domenica 2 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 08:19 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Usa, Trump annuncia cambio di rotta su auto elettriche: «Annullerò il mandato sulle auto green»



Panetta, nell'auto problema strutturale non solo concorrenza Cina. Governatore Bankitalia, pesa anche incertezza su futura motori



Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



WEC: Porsche in difficoltà nella 1812 km del Qatar, si punta il dito sul BoP



Ferrari in agguato in Bahrain: la McLaren sembra in vantaggio, Antonelli molto



Test a Sakhir, 6° turno finale: Russell mette in riga Verstappen, Leclerc critica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ECONOMIA

Auto, elettrico al palo
"Piano da cambiare"

Emanuele Bonini

Frenata elettrica

Svolta nell'Ue, i Popolari mettono all'angolo Von der Leyen
"Impossibile lo stop alle auto a benzina nel 2035, piano da rivedere"

IL CASO

EMANUELE BONINI
BRUXELLES

Motori indietro tutta: la strategia Ue per la mobilità pulita va riconsiderata, e resa davvero a prova di industria. Il partito popolare europeo (Ppe) torna a fare pressioni su Ursula von der Leyen, nel momento in cui la presidente della Commissione europea incontra le imprese del comparto auto per il dialogo strategico sul futuro del settore. L'incontro di oggi dovrebbe servire a migliorare il piano d'azione atteso per mercoledì (5 marzo) e già oggetto di critiche per assenza di misure atte a scongiurare crisi di produzione che aprono nuove fronde interne al partito di Von der Leyen.

«L'obiettivo di porre fine alle vendite di auto con motore a combustione interna entro il 2035 sembra più irrealistico che mai», il monito del gruppo del Ppe nel Parlamento europeo, che suona di fatto come sfiducia nei confronti del capo dell'esecutivo comunitario. Il divieto di continuare a produrre auto come fatto fino

dal 2035 un impegno imprescindibile per l'alleanza di questa legislatura. Meno complicato ragionare con i liberali, comunque fedeli al Green Deal, ma con richieste meno perentorie dei socialisti sullo stesso tema. Considerando che nell'Aula un'ampia parte dei conservatori (Ecr) e dei sovranisti (Pfe) è già schierato contro il divieto varato la scorsa legislatura, un convincimento dei liberali produrrebbe i numeri necessari per nuove maggioranze a sostegno di revisioni legislative.

Von der Leyen non deve però rispondere all'assedio del suo partito, deve innanzitutto offrire garanzie ai produttori, a cominciare da Acea, l'associazione dei produttori europei di cui fa parte anche Stellantis, e Anfia, l'associazione italiana di filiera. Bruxelles continua ancora a puntare troppo solo sull'elettrico, non cancella le multe previste per chi non rispetta gli obiettivi di riduzione di emissioni di gas a effetto serra. Mancano in sostanza le misure considerate «essenziali» dall'industria e anche dal Ppe, le cui pressioni pre-tavolo strategico non sono casuali. A Von der Leyen si chiedono risposte già oggi, con il dialogo da lei stessa voluto, e ancor più con il piano

d'azione di mercoledì nella versione aggiornata. Altrimenti il suo partito, che già è sul piede di guerra, la guerra potrebbe fargliela sul serio.

Von der Leyen sa che cedere vorrebbe dire ammettere di aver sbagliato nel corso del suo precedente mandato. Preferisce perciò tralasciare il confronto politico per concentrarsi su quello con l'industria. Con Parlamento e Consiglio ha già raggiunto accordi, di cui la messa al bando dei motori a combustione interna dal 2035 è espressione tangibile. Ora è tempo di avviare un percorso con i produttori di automobili. Non sembra essere iniziato sotto i migliori auspici, ma c'è tempo per mediare. Lo chiede l'industria. E il Ppe. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ADOLFOURSO
MINISTRO DELLE IMPRESE
E DEL MADE IN ITALY



5 marzo

Mercoledì l'Ue presenta un nuovo piano sull'auto rivedendo i target sull'elettrico

16

I miliardi di euro di multe Ue che rischiano di colpire i costruttori che violano le emissioni

Sull'automotive in Ue serve il massimo impegno ma anche una svolta vera

IL FUTURO DELL'AUTO IN EUROPA



Obiettivo già fissato
(ma forse sarà rivisto)

2035

Stop alla vendita in Ue di veicoli nuovi alimentati con motori endotermici



Dialogo strategico dal 30 gennaio 2025

Presiede Ursula von der Leyen

Riunioni regolari
-Produttori auto
-Fornitori
-Partner speciali
-Commissari
-Società civile

Gruppi di lavoro tematici
Proposte dettagliate



Presentazione del piano 5 marzo 2025

Consultazioni più ampie

Coinvolti nel processo
Consiglio e Parlamento Ue

PUNTI CHIAVE



Innovazione



Competitività e resilienza



Transizione pulita



Semplificazione normativa



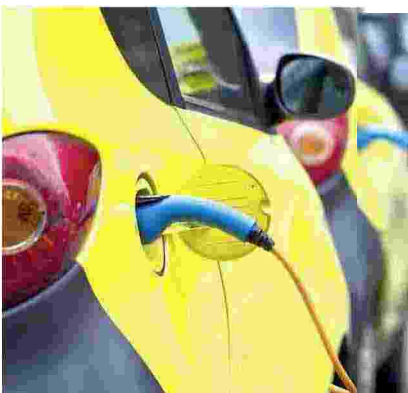
Decarbonizzazione



Ottimizzazione dei processi

WITHUB

Solo in Italia sono presenti oltre 60mila punti di ricarica per vetture elettriche



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



#ANFIA
ANFIA: "increduli e preoccupati del piano UE per l'Automotive"

Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le [notizie](#)

ANFIA perplessa sul Piano UE per l'automotive: mancano misure essenziali per la transizione e la flessibilità del Rapporto Draghi

Share on:



Autolavaggi in zona aperti: come trovarli online

Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di Donato D'Ambrosio  3 Marzo 2025 - 10:10

L'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA) ha espresso **incredulità e profonda preoccupazione** in merito alle prime indicazioni emerse dal **Piano d'Azione dell'Unione Europea per l'automotive**. Secondo l'Associazione, la "bozza" circolata **non prevede misure fondamentali per la sopravvivenza e la competitività** dell'industria automobilistica europea e italiana, lasciando il settore esposto a gravi rischi economici e strategici. Vediamo perché dalle parole di **Roberto Vavassori Presidente di ANFIA e Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA e Vice Presidente di CLEPA**, l'associazione dei fornitori OE.

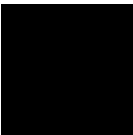
VAVASSORI: NEL PIANO UE MANCANO MISURE ESSENZIALI ALL'AUTOMOTIVE

Roberto Vavassori, ha dichiarato con rammarico: *"Riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea."*


Tra i punti critici segnalati, Vavassori sottolinea la necessità di un **ridisegno complessivo del percorso della transizione alla decarbonizzazione** della mobilità, che includa il principio di neutralità tecnologica **come indicato dal Rapporto Draghi**. Inoltre, ANFIA chiede il riconoscimento dei **carburanti non di origine fossile** a basso o nullo contenuto carbonico, secondo il **principio LCA (Life Cycle Assessment – Analisi del ciclo di vita)**, e **l'integrazione dell'idrogeno** come vettore energetico per veicoli elettrificati.

SANZIONI E TARGET CO2 ANCORA CENTRALI NEL PIANO PER L'EUROPA

Uno degli aspetti più critici del piano, secondo l'ANFIA, è l'irremovibilità della Commissione sulle **sanzioni ai costruttori automobilistici** in caso di mancato raggiungimento dei **target di riduzione delle emissioni di CO2**. Questa rigidità appare in netto contrasto con le indicazioni del Rapporto



Sciopero 7 e 8 marzo 2025: i treni cancellati

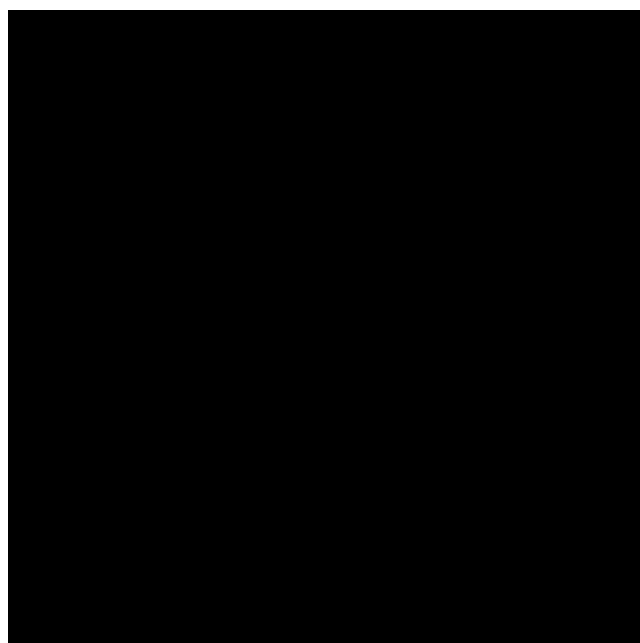


ANFIA: "increduli e preoccupati del piano UE per l'Automotive"



Draghi, che suggerisce una maggiore **flessibilità per salvaguardare la competitività** industriale europea in un contesto globale in rapido mutamento.

A questo si aggiunge la necessità di un **piano di ricerca europeo focalizzato sull'energia** per la mobilità, che comprenda lo sviluppo di **nuove tecnologie per le batterie**, riducendo così la dipendenza dell'Europa da fornitori extra-UE. Un altro nodo cruciale è **il divario del costo dell'energia** tra l'Europa e i suoi principali concorrenti internazionali, un fattore che penalizza l'industria continentale rispetto ai mercati asiatici e nordamericani.



MARCO STELLA: CAMBIARE UNA ROTTA CHE NON FUNZIONA

Marco Stella ha ulteriormente rafforzato la posizione dell'Associazione affermando: *"E' **incomprensibile**, per la nostra filiera, che la Commissione europea non stia andando nella direzione necessaria all'industria, così come indicato dal Rapporto di Mario Draghi nei suoi ripetuti interventi su questo tema. **Meglio continuare il confronto** costruttivo e accogliere finalmente il contenuto minimo per mantenere il settore vitale in Europa. **Non dobbiamo avere paura di cambiare la rotta** tracciata dalla scorsa legislatura europea non solo **perché non si è rivelata vincente**, ma anche perché, nel frattempo,*

lo scenario mondiale è cambiato.”

Per **l'ANFIA**, è dunque imprescindibile adottare un **piano strategico forte, che ridisegni il percorso della transizione fino al 2035 e oltre**, partendo dall'annullamento delle multe previste per i costruttori europei. Senza un intervento deciso, il rischio è di compromettere la competitività dell'industria automobilistica continentale, favorendo indirettamente produttori extra-UE ([in questo articolo invece abbiamo parlato dell'incontro tra BYD e i fornitori della filiera italiana](#)). In tal senso, quindi, l'Associazione chiede **misure concrete** che garantiscano una transizione sostenibile sia dal punto di vista ambientale che economico, **senza pregiudicare la stabilità e la sopravvivenza del comparto** e il suo ruolo strategico nell'economia europea. La Commissione europea ascolterà?

#ANFIA #INDUSTRIA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento



News

Aftermarket & Flotte

Cura e Manutenzione Auto

Ricambi e Accessori

Crash test

Forum

Chi siamo - Contatti e Pubblicità - Privacy Policy - Cookie Policy -

SICURAUTO.it - Portale di informazione automobilistica © 2000-2024 - CLASTER Net, P.Iva PL6762503116

X



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop


[HOME](#) [NEWS](#) [MERCATO](#) [OFFICINA](#) [EVENTI](#) [AFTERMARKET CONGRESS](#) [TRUCKNEWS](#) [FORMAZIONE](#)


Accedi

[Home](#) [News](#) [Attualità](#)

Attualità

Piano d'azione UE per l'automotive: ANFIA esprime incredulità e fortissima preoccupazione per le prime indicazioni

3 Marzo 2025



ANFIA ribadisce che, per salvare il settore in Europa e in Italia, bisogna avere il coraggio di adottare un piano strategico forte, che ridisegni il percorso della transizione da qui al 2035 e oltre – a partire da oggi, quindi con l'annullamento delle previste multe ai Costruttori europei – e richiama le misure essenziali e urgenti al momento non contemplate dal documento preliminare circolato

“Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea – ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.**

**PARTS**

DISTRIBUZIONE
AFTERMARKET
PERIODICITÀ: 11 NUMERI
ALL'ANNO PER L'ITALIA

[Leggi la Digital Edition](#)
**Parts In Officina**

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)
**PARTS TRUCK**

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Non sono presenti in particolare:

- *il ridisegno complessivo del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità;*
- *questo deve necessariamente contemplare l'adozione del principio di neutralità tecnologica invocato anche dal Rapporto Draghi;*
- *deve quindi essere consentito l'utilizzo dei carburanti non di origine fossile a basso o nullo contenuto carbonico secondo il principio LCA;*
- *questi vettori energetici, unitamente all'idrogeno, serviranno ad alimentare i veicoli progressivamente elettrificati quali plug-in hybrid o dotati di range extender;*
- *è necessario focalizzare il piano di ricerca europeo sul tema dell'energia, anche per la mobilità, contemplando quindi nuove chimiche e sistemi costruttivi per le batterie da realizzare in Europa;*
- *occorre ridurre in maniera consistente il divario del costo dell'energia della nostra filiera rispetto ai concorrenti internazionali;*
- *occorre avere il coraggio di mettere mano ad un piano decennale di rinnovo del parco circolante UE secondo i criteri di basse o nulle emissioni e contenuto locale europeo attraverso uno schema concreto e coordinato che consenta, entro il 2035, di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO₂, vero obiettivo della decarbonizzazione della mobilità;*
- *è necessario coordinare e semplificare l'attuale bulimia regolatoria europea, che non trova riscontro negli altri continenti che competono con noi;*
- *se necessario, occorre adottare misure di politica commerciale che evitino distorsioni o ritorsioni da parte di altri Paesi.*

TAG

#ricambi 660

#aftermarket 444

#officine 243

#filtri 174

#lubrificanti 161

#mercato auto 146

Rinforza **Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA e Vice Presidente di CLEPA**: "E' incomprensibile, per la nostra filiera, che la Commissione europea non stia andando nella direzione necessaria all'industria, così come indicato dal Rapporto di Mario Draghi nei suoi ripetuti interventi su questo tema.

Meglio continuare il confronto costruttivo e accogliere finalmente il contenuto minimo per mantenere il settore vitale in Europa.

Non dobbiamo avere paura di cambiare la rotta tracciata dalla scorsa legislatura europea non solo perché non si è rivelata vincente, ma anche perché, nel frattempo, lo scenario mondiale è cambiato".

#anfia

#decarbonizzazione

#neutralità tecnologica

#piano UE automotive

← Precedente

co2motori - Un'idea di Ferdinando Sarno

consumare poco inquinare meno - LifeStyle

[Home page](#)

[Le Prove](#)

[In arrivo](#)

[Mercato e dintorni](#)

[Lo Sapete che?](#)

lunedì 3 marzo 2025

ANFIA: "Salviamo l'Automotive in Italia e in Europa"



Secondo ANFIA, per salvare il settore in Europa e in Italia, bisogna avere il coraggio di adottare un piano strategico forte, che ridisegni il percorso della transizione da qui al 2035 e oltre, a partire da oggi, quindi, con l'annullamento delle previste multe ai Costruttori europei.



"Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea - ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**.

Non sono presenti in particolare:

- il **ridisegno complessivo** del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità;
- questo deve necessariamente contemplare l'adozione del principio di neutralità tecnologica invocato anche dal Rapporto Draghi;
- deve quindi essere consentito l'utilizzo dei carburanti non di origine fossile a basso o nullo contenuto carbonico secondo il principio LCA;
- questi vettori energetici, unitamente all'idrogeno, serviranno ad alimentare i veicoli progressivamente elettrificati quali plug-in hybrid o dotati di range extender;
- è necessario focalizzare il piano di ricerca europeo sul tema dell'energia, anche per la mobilità, contemplando quindi nuove chimiche e sistemi costruttivi per le batterie da realizzare in Europa;
- occorre ridurre in maniera consistente il divario del costo dell'energia della nostra filiera rispetto ai concorrenti internazionali;
- occorre avere il coraggio di mettere mano ad un piano decennale di rinnovo del parco circolante UE secondo i criteri di basse o nulle emissioni e contenuto locale europeo attraverso uno schema concreto e coordinato che consenta, entro il 2035, di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO2, vero obiettivo della decarbonizzazione della

Nissan Juke 1.5 dCi Tekna (prova su strada)



Nissan Juke è una delle poche vetture che negli ultimi anni si è particolarmente distinta per originalità.

Nuova Volvo V60: non è la solita wagon (prova su strada)



Non ha nulla da invidiare alle tedesche: ottima accessibilità, posizione di guida ideale, forse non sportivissima ma comodissima sì; spazio a volontà, vani porta-oggetti ben distribuiti e ottima versatilità, alla cui base metterei il sistema di seduta intelligente.

DS4: è la più tedesca fra le francesi (prova su strada)



Se lo scopo era quello di creare un brand premium con tutte le carte (leggi: modelli) in regola per mettersi in competizione con le tre case tedesche, beh... direi che (quasi) ci siamo. E' questa la mia sensazione dopo aver guidato per qualche settimana la nuova DS 4, che definisco "la più tedesca delle francesi".

Si scrive S-Cross... si legge SUV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

mobilità;

- è necessario coordinare e semplificare l'attuale bulimia regolatoria europea, che non trova riscontro negli altri continenti che competono con noi;
- se necessario, occorre adottare misure di politica commerciale che evitino distorsioni o ritorsioni da parte di altri Paesi.

Rinforza Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA e Vice Presidente di CLEPA: "E' incomprensibile, per la nostra filiera, che la Commissione europea non stia andando nella direzione necessaria all'industria, così come indicato dal Rapporto di Mario Draghi nei suoi ripetuti interventi su questo tema.

Meglio continuare il confronto costruttivo e accogliere finalmente il contenuto minimo per mantenere il settore vitale in Europa. Non dobbiamo avere paura di cambiare la rotta tracciata dalla scorsa legislatura europea non solo perché non si è rivelata vincente, ma anche perché, nel frattempo, lo scenario mondiale è cambiato".

Publicato da Ferdinando Sarno alle 10:20



Nessun commento:

Posta un commento

[Home page](#)

[Post più vecchio](#)

Iscriviti a: [Commenti sul post \(Atom\)](#)



Il listino della nuova Suzuki S-Cross parte da 18.990 euro (chiavi in mano) e fino al 30 settembre, la versione 1.0 Boosterjet Easy è proposta al prezzo di lancio di 15.190 euro.

Post più popolari



Kia EV Day 2025: a Terragona, Spagna, presentati i nuovi EV4, PV5 e il Concept EV2

In occasione dell'EV Day 2025 a Tarragona, in Spagna, ha presentato EV4, PV5 e il Concept EV2. I tre nuovi modelli rappresentano l'u...



Nuove Kodiaq RS e Octavia RS: quando il top di gamma diventa sportivo

Grazie al nuovo motore 2.0 TSI da 195 kW (265 CV), le nuove Skoda Kodiaq RS e Skoda Octavia RS sono diventate più potenti.



Lamborghini Temerario: quel V8 è tanta roba

Sotto il cofano della meravigliosa Lamborghini Temerario, un powertrain ibrido che combina un motore V8 biturbo, progettato e sviluppato...



BMW: buon compleanno Valentino Rossi. 46 anni e non sentirli!

BMW ha festeggiato i suoi primi 46 anni realizzando due varianti, Sport e Style, ognuna limitata a 46 unità, della BMW M4. Limited Edition ...



BAW1: carina la nuova minicar elettrica arrivata dalla Cina!

La minicar full electric BAW1 rappresenta un mezzo perfetto per districarsi brillantemente tra traffico, parcheggi e centri limitrofi. Ma...



Stellantis: ecco l'ordine del giorno dell'AGM 2025

Stellantis ha annunciato di aver pubblicato l'ordine del giorno e le note esplicative per l'Assemblea generale annuale degli azionisti (A...



ANFIA: "Salviamo l'Automotive in Italia e in Europa"

Secondo ANFIA, per salvare il settore in

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849