



## RASSEGNA STAMPA ANFIA

**Settimana dal 28 maggio 2024 al 3 giugno**

*Torino, 7 giugno 2024*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
3	La Repubblica - Ed. Torino	28/05/2024	<i>Int. a G.Giorda: Giorda "I due modelli una strategia vincente. All'elettrico serve tempo" (M.Sciullo)</i>	2
	MISE.GOV.IT	28/05/2024	<i>Stellantis, Pomigliano e Cassino concludono le riunioni al Mimit per l'analisi dei siti produttivi</i>	3
	Ilgazzettino.it	28/05/2024	<i>Urso: «Finalmente si delinea futuro significativo per Stellantis. Conclusi gli incontri sui siti pro</i>	5
	Italia-informa.com	28/05/2024	<i>Stellantis, Pomigliano e Cassino concludono le riunioni al Mimit per l'analisi dei siti produttivi</i>	6
	Borsaitaliana.it	28/05/2024	<i>Stellantis: Fim, con piattaforma Large a Cassino continuita' produttiva</i>	7
	Borsaitaliana.it	28/05/2024	<i>Stellantis: iniziato al Mimit il tavolo su sito di Pomigliano</i>	8
	Askaneews.it	29/05/2024	<i>Europee, Anfia: rivedere target CO2, serve neutralita' tecnologica</i>	9
	Teleborsa.it	29/05/2024	<i>Anfia: presentato il manifesto con le prioritá dell'industria italiana della mobilita'</i>	12
14+15	Il Sole 24 Ore	29/05/2024	<i>Anfia, carburanti alternativi indispensabili per il futuro (F.Greco)</i>	14
	Repubblica.it	29/05/2024	<i>Anfia: presentato il manifesto con le prioritá dell'industria italiana della mobilita'</i>	15
13	Il Centro	29/05/2024	<i>Accordo entro giugno tra Stellantis e governo</i>	17
9	Il Mattino	29/05/2024	<i>Stellantis: a Pomigliano la Panda euro 7 sara' in produzione almeno fino al 2029 (N.Santonastaso)</i>	18
48	La Stampa - Ed. Torino	29/05/2024	<i>Librido e' una soluzione soddisfacente" L'indotto pronto a supportare Stellantis (L.Di Paco)</i>	19
	Ilsole24ore.com	29/05/2024	<i>Ita, Lufthansa e Mef ampliano i tagli di voli offerti alla Ue per il via alla cessione</i>	20
	IlsecoloXIX.it	29/05/2024	<i>Anfia: presentato il manifesto con le prioritá dell'industria italiana della mobilita'</i>	22
	Lastampa.it	29/05/2024	<i>Anfia: presentato il manifesto con le prioritá dell'industria italiana della mobilita'</i>	23
	Ilmattino.it	29/05/2024	<i>Stellantis: a Pomigliano la Panda euro 7 sara' in produzione almeno fino al 2029</i>	25
36/37	Panorama	29/05/2024	<i>Il green deal e' finito sotto un Tir (L.Della Pasqua)</i>	28
	Quattroruote.it	29/05/2024	<i>Anfia All'Europa serve un piano straordinario di politica industriale</i>	30
	It.motor1.com	29/05/2024	<i>Cosa chiede l'Italia dell'auto in vista delle elezioni europee</i>	33
	Ilsole24ore.com	30/05/2024	<i>Flotte aziendali, ecco perche' il problema del valore residuo frena la corsa delle auto elettriche -</i>	36
	Borsaitaliana.it	30/05/2024	<i>Automotive: Mariotti (Ucimu), stima -10% al 2030 domanda macchine utensili</i>	40
	Sicuraauto.it	30/05/2024	<i>ANFIA ai futuri europarlamentari: ridefinire gli obiettivi del 2035</i>	41
17+18	Il Sole 24 Ore	31/05/2024	<i>Ucimu: con l'auto elettrica 2.400 posti a rischio (L.Orlando)</i>	46
	Borsaitaliana.it	31/05/2024	<i>Stellantis: Emilia-Romagna chiede incontro urgente al governo stabilimenti Modena e Cento</i>	47

Il direttore dell'Anfia

# Giorda "I due modelli una strategia vincente All'elettrico serve tempo"

Un'altra 500, per fare in modo che il passato (anche recente) di Mirafiori faccia rima col futuro. Con una motorizzazione ibrida, da affiancare a quella elettrica, in attesa che i tempi siano maturi. Tra coloro che osserva con interesse l'evoluzione della situazione c'è Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'associazione che rappresenta a livello nazionale la filiera automobilistica.

**Dottor Giorda, come valuta questa nuova prospettiva per lo storico stabilimento di Mirafiori?**

«Sicuramente è una notizia positiva, perché con l'arrivo di una 500 ibrida finalmente si aumenta il volume delle vetture prodotte a Mirafiori, che oggi - è quasi inutile ribadirlo - langue. Portare un secondo prodotto non elettrico, ma ibrido, può essere una strategia vincente per il presente e per il futuro».

**Un modo per sostenere la transizione?**

«Nei prossimi due o tre anni l'elettrico potrebbe non mostrare la velocità di affermazione che si aspettava fino a qualche tempo fa. Elettrico e ibrido insieme, invece, darebbero un mix con bilanciamento di volumi importanti nell'attesa che si realizzi quella presa dell'elettrico che si prevedeva in passato».

**Nel frattempo sono arrivati gli incentivi di Stato. Potrebbero migliorare la situazione?**

«Gli incentivi potrebbero dare una spinta anche al modello con motorizzazione elettrica, dopo mesi di attesa per il mercato: per un certo periodo di tempo ci si è ritrovati con tutti gli attori che aspettavano l'uscita del provvedimento in Gazzetta ufficiale. Speriamo ci sia una ripartenza, anche in questo senso».

**Che effetto si aspetta da questa nuova prospettiva per Mirafiori?**

di Massimiliano Scullo



▲ Alla guida

Gianmarco Giorda è il direttore dell'Anfia, l'associazione delle aziende della filiera dell'auto

— “ —  
*Così si crea un mix che garantisce un buon bilanciamento dei volumi. L'auspicio è che l'azienda coinvolga di più la componentistica locale*  
 — ” —

«Non saprei dire a che volumi si potrebbe arrivare nei prossimi anni, con precisione. Ma una 500 ibrida è senza dubbio un prodotto che potrebbe dare un carico di lavoro importante. Potrebbe fare da ponte, in questo periodo: non solo a livello italiano, ma anche a livello europeo, dove la curva d'adozione dell'auto elettrica sta subendo un rallentamento. Noi, come Italia, siamo il fanalino di coda con circa il 3%, rispetto ad altri Paesi. Ma anche in altre nazioni, arrivati a una certa soglia, si fa fatica ad andare oltre. A farlo diventare un prodotto di massa. Il passaggio successivo è senza dubbio più complicato, per esempio a causa del differenziale di prezzo. E all'estero anche gli avvenimenti che si sono verificati in Germania, quando sono stati tolti gli incentivi, hanno penalizzato la stessa 500 elettrica prodotta a Torino».

**Oltre che per Mirafiori, vi aspettate ricadute positive anche per l'indotto?**

«Come Anfia è chiaro che ce lo auguriamo. E quando avremo occasione lo diremo anche agli amici di Stellantis: l'assegnazione della produzione di un nuovo modello a Torino speriamo che sia prodromico anche per un maggiore coinvolgimento della componentistica, in tutta Italia, oltre che a Torino. Perché assemblare un nuovo modello nella fabbrica torinese va bene, ma speriamo che questo porti anche all'acquisto di componenti. Speriamo insomma che tutta la filiera possa trarre beneficio: una 500 ibrida dovrebbe avere molti componenti simili a quelli già in circolazione. Negli ultimi tempi, invece, anche la strategia di acquisto di Stellantis si era orientata su altri Paesi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Governo italiano

**Ministero delle Imprese  
e del Made in Italy**

Cerca



PER IL CITTADINO

PER LE AZIENDE

PER I MEDIA

Amministrazione trasparente

/ NOTIZIE / STELLANTIS, POMIGLIANO E CASSINO CONCLUDONO LE RIUNIONI AL MIMIT PER L'ANALISI DEI SITI PRODUTTIVI

Notizie

# Stellantis, Pomigliano e Cassino concludono le riunioni al Mimit per l'analisi dei siti produttivi

28 Maggio 2024

**Urso: siamo sulla strada della rinascita industriale italiana, chiuderemo questa fase del tavolo con l'azienda con un accordo di sviluppo**



Si sono tenuti a Palazzo Piacentini, sede del Mimit, gli ultimi due incontri per l'analisi degli stabilimenti produttivi di **Stellantis** in Italia, incentrati sugli impianti di Pomigliano e di Cassino.

I **tavoli**, presieduti dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, hanno visto la partecipazione dei

**rappresentanti dell'azienda**, delle **Regioni** interessate, dell'**Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive) e delle organizzazioni sindacali nazionali e territoriali.

"A conclusione degli incontri sui siti produttivi di Stellantis in Italia posso dire finalmente che si vedono i frutti del lavoro che abbiamo fatto con tutti gli attori presenti agli incontri, in un clima di piena condivisione", ha sottolineato **Urso**. "Siamo sulla strada della rinascita industriale italiana. Finalmente si delinea un futuro significativo per questa azienda con la sua produzione in Italia che punta a un milione di veicoli l'anno e che, in questo modo, potrà sostenere anche l'indotto del comparto".

Il ministro poi ha proseguito sottolineando come "in questi incontri si vede anche il risultato delle battaglie che abbiamo fatto in Europa perché abbiamo rimosso il principale ostacolo che era il regolamento sugli euro 7 che consentirà di prolungare la produzione di alcuni modelli molto importanti come la Panda, prodotta a Pomigliano, come annunciato dall'azienda stessa durante il tavolo".

Urso ha poi concluso come "puntiamo a chiudere al meglio questa fase del tavolo Stellantis, iniziato a dicembre, con un accordo di sviluppo. Abbiamo invertito la rotta e l'Italia può finalmente sperare di avere una produzione auto significativa, settore orgoglio del Made in Italy".

## Galleria fotografica

Imprese in difficoltà

Valuta

... Questa pagina ti è stata utile?

Sì

No

Condividi

Facebook

Twitter

LinkedIn



**Ministero delle Imprese  
e del Made in Italy**

### ISTITUZIONE

Ministero

Concorsi

Bandi e gare

Avvisi e atti di notifica

Amministrazione trasparente

### CONTATTI

Via Veneto, 33 - 00187 Roma  
Centralino (+39) 06 4705 1

URP - Ufficio Relazioni con il

Pubblico

PEC - Posta Elettronica

Certificata

Assistenza

### SEGUICI SU



### TEMI

Impresa

Incentivi

Comunicazioni

Mercato e consumatori



## Urso: «Finalmente si delinea futuro significativo per Stellantis. Conclusi gli incontri sui siti produttivi»

condividi l'articolo



«A conclusione degli incontri sui siti produttivi di Stellantis in Italia posso dire finalmente che si vedono i frutti del lavoro che abbiamo fatto con tutti gli attori presenti agli incontri, in un clima di piena condivisione». Lo ha sottolineato il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso. «Siamo sulla strada della rinascita industriale italiana. Finalmente si delinea un futuro significativo per questa azienda con la sua produzione in Italia che punta a un milione di veicoli l'anno e che, in questo modo, potrà sostenere anche l'indotto del comparto».

**Il ministro ha aggiunto** che «in questi incontri si vede anche il risultato delle battaglie che abbiamo fatto in Europa perché abbiamo rimosso il principale ostacolo che era il regolamento sugli euro 7 che consentirà di prolungare la produzione di alcuni modelli molto importanti come la Panda, prodotta a Pomigliano, come annunciato dall'azienda stessa durante il tavolo».

**Urso ha parlato** dopo la conclusione dei tavoli Stellantis dedicati agli stabilimenti di Pomigliano e Cassino che chiudono il ciclo degli incontri sui siti italiani. Alle riunioni hanno partecipato i rappresentanti dell'azienda, delle Regioni interessate, dell'Anfia e delle organizzazioni sindacali nazionali e territoriali. «Abbiamo invertito la rotta e l'Italia può finalmente sperare di avere una produzione auto significativa, settore orgoglio del Made in Italy» ha detto il ministro.

condividi l'articolo



Martedì 28 Maggio 2024 - Ultimo aggiornamento: 19:37 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

### ECONOMIA



**LA FRENATA**  
Dopo 15 mesi positivi in calo il mercato delle auto usate in Italia: a marzo -3,7% a 469.634 trasferimenti



**LA RISPOSTA**  
Tavares: «Nonostante critiche e insulti andiamo avanti. Governo greco sarà orgoglioso di nome Lancia Ypsilon»

**L'INFORMAZIONE VIVE CON TE**

IL GAZZETTINO

9€/mese per 1 anno

**VAI ALLA PROMO**



# 7000 PROGETTI NEL 2023 PER LA COMPETITIVITÀ DEL MADE IN ITALY NEL MONDO.

Arte e Cultura Automotive Attualità Economia e Finanza Editoriale Esteri Innovation Le Interviste Politica Salute Sostenibilità

ITALIAinforma  
QUOTIDIANO ON-LINE



7000 PROGETTI NEL 2023 PER LA COMPETITIVITÀ DEL MADE IN ITALY NEL MONDO.

Scopri di più su [simest.it](#)

simest

LOGIN

Seguici su:

Cerca nel sito



## Stellantis, Pomigliano e Cassino concludono le riunioni al Mimit per l'analisi dei siti produttivi

28/05/2024

Si sono tenuti a Palazzo Piacentini, sede del Mimit, gli ultimi due incontri per l'analisi degli stabilimenti produttivi di Stellantis in Italia, incentrati sugli impianti di Pomigliano e di Cassino.

I tavoli, presieduti dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, hanno visto la partecipazione dei rappresentanti dell'azienda, delle Regioni interessate, dell'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive) e delle organizzazioni sindacali nazionali e territoriali.

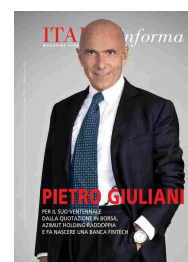
"A conclusione degli incontri sui siti produttivi di Stellantis in Italia posso dire finalmente che si vedono i frutti del lavoro che abbiamo fatto con tutti gli attori presenti agli incontri, in un clima di piena condivisione", ha sottolineato Urso. "Siamo sulla strada della rinascita industriale italiana. Finalmente si delinea un futuro significativo per questa azienda con la sua produzione in Italia che punta a un milione di veicoli l'anno e che, in questo modo, potrà sostenere anche l'indotto del comparto".

Il ministro poi ha proseguito sottolineando come "in questi incontri si vede anche il risultato delle battaglie che abbiamo fatto in Europa perché abbiamo rimosso il principale ostacolo che era il regolamento sugli euro 7 che consentirà di prolungare la produzione di alcuni modelli molto importanti come la Panda, prodotta a Pomigliano, come annunciato dall'azienda stessa durante il tavolo".

Urso ha poi concluso come "puntiamo a chiudere al meglio questa fase del tavolo Stellantis, iniziato a dicembre, con un accordo di sviluppo. Abbiamo invertito la rotta e l'Italia può finalmente sperare di avere una produzione auto significativa, settore orgoglio del Made in Italy".

### IL MAGAZINE

Italia Informa n° 2 - Marzo/Aprile 2024



Archivio Magazine



**Roma, previsioni meteo a 7 giorni**

Italia > Lazio > Meteo Roma

mar 28	mer 29	gio 30	ven 31	sab 01	dom 02	lun 03
18.1°C 25.1°C	17.3°C 25.9°C	17.8°C 25.7°C	18.8°C 24.6°C	16.7°C 25.1°C	16.4°C 25.3°C	15.9°C 24.2°C

stampa PDF 3BMeteo.com

### ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Inserisci la tua mail

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

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

## STELLANTIS: FIM, CON PIATTAFORMA LARGE A CASSINO CONTINUITA' PRODUTTIVA



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 28 mag - L'allocazione della piattaforma Stella Large a Cassino permettera' oltre che una riduzione dei costi, un'estrema flessibilita' produttiva e di modelli. E' quanto ha indicato Stellantis al tavolo su Cassino al Mimit, secondo quanto indicato dalla Fim-Cisl. Inoltre, al momento su questa piattaforma il gruppo ha pianificato tre importanti modelli in continuita' con le produzioni attuali di Cassino e un modello Maserati, permettendo una continuita' produttiva e occupazionale per il sito laziale. Anche il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, come riferito dalla Fim, ha precisato come la piattaforma Stella Large permettera' di avere importanti ricadute sulla componentistica per il sito di Cassino che va quindi sostenuta soprattutto nello sviluppo, ma ha sottolineato la necessita' alle istituzioni locali di lavorare per migliorare la logistica del sito e ridurre i costi energetici. Per Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim-Cisl, 'l'annuncio di allocare nuovi prodotti da una prospettiva di crescita dei volumi e quindi dell'occupazione.

La piattaforma Stella Large oltre alla modularita' permettera' sicuramente una riduzione dei costi. Questo e' importante visto che prodotti come Giulia nonostante la qualita' non risultano concorrenziali rispetto ai clienti'.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 28-05-24 16:29:41 (0499) 5 NNNN

### TAG

**EUROPA ITALIA LAZIO PROVINCIA DI FROSINONE CASSINO  
ENTI ASSOCIAZIONI CONFEDERAZIONI ECONOMIA IMPRESA  
ITA**

Siti Euronext

Euronext

Live Markets

Altri link

Comitato Corporate Governance

 EN





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

## STELLANTIS: INIZIATO AL MIMIT IL TAVOLO SU SITO DI POMIGLIANO



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 28 mag - E' iniziato al ministero delle Imprese e del Made in Italy il confronto sulle prospettive dello stabilimento Stellantis di Pomigliano. Il tavolo e' presieduto dal ministro Adolfo Urso, alla presenza dei rappresentanti della Regione Campania, dell'azienda, di Anfia e dei sindacati dei metalmeccanici.

Fla-

(RADIOCOR) 28-05-24 14:49:16 (0426) 5 NNNN

### Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR%	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
<a href="#">Stellantis</a>	20,705	-0,72	15.03.31	20,655	21,065	20,955

### TAG

**ATTIVITÀ MANIFATTURIERE MEZZI DI TRASPORTO**  
**AUTOVEICOLI RIMORCHI E SEMIRIMORCHI EUROPA ITALIA**  
**CAMPANIA PROVINCIA DI NAPOLI POMIGLIANO D ARCO**  
**STELLANTIS ITA**

[Siti Euronext](#)
[Euronext](#)
[Live Markets](#)
[Altri link](#)
[Comitato Corporate Governance](#)
 EN



29 maggio 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 26°C



asknews

HOME POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



Speciali: LIBIA/SIRIA | ASIA | NUOVA EUROPA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | G7 ITALIA 2024 | PITTI 2024



POLITICA VIDEONEWS

Nato, Tajani: scioglimento? Periodo ipotetico dell'irrealità

29 MAGGIO 2024

ECONOMIA MOTORI

## Europee, Anfia: rivedere target CO2, serve neutralità tecnologica

Manifesto dell'Associazione in vista delle prossime elezioni

MAG 29, 2024 Europee

info & imprese



asknews

Segui la Pagina

174.770 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Milano, 29 mag. (askanews) – In vista delle prossime elezioni europee Anfia ha pubblicato e condiviso con i partiti un Manifesto per evidenziare le priorità e le richieste delle imprese italiane per la prossima legislatura.

Gli ambiziosi obiettivi approvati nella scorsa legislatura e l'assenza di un piano strategico europeo di riconversione industriale stanno mettendo a rischio la storica capacità delle imprese automotive italiane – in particolare quelle della componentistica – di competere a livello globale, trovandosi a dover affrontare la transizione ecologica in un contesto di altissima competizione globale, in cui, però, le imprese asiatiche ed americane possono contare su politiche industriali e commerciali di grande supporto e regole assai meno stringenti.

Per poter attraversare e traguardare la più grande rivoluzione tecnologica della storia, volta alla decarbonizzazione dei processi produttivi, alla progressiva elettrificazione dei veicoli ed alla diffusione di vettori energetici a bassa o nulla impronta carbonica, i prossimi 5 anni saranno cruciali per la tenuta competitiva di un settore che in Italia rappresenta il 5,6% del PIL, fattura oltre 100 miliardi di Euro e che, tra i principali Costruttori e componentisti, occupa oltre 230mila.

“L'80% delle regolamentazioni del settore automotive viene definito in Europa – ha dichiarato Roberto Vavassori, presidente di Anfia -. E' pertanto fondamentale che gli eletti al Parlamento europeo siano consapevoli dell'importanza che i prossimi 5 anni avranno per la tenuta industriale e sociale dell'industria italiana della mobilità. Se vogliamo dare alle nostre imprese la possibilità di competere ancora a livello globale, serve un approccio pragmatico e razionale nella regolamentazione”.

“L'Europa, per rimanere un posto attrattivo dove produrre veicoli, deve adottare un piano straordinario di politica industriale che rilanci e supporti le imprese negli investimenti in ricerca e sviluppo nelle nuove tecnologie (elettrico, idrogeno, software defined vehicles), nella riconversione produttiva e riqualificazione dei lavoratori. Bisogna assolutamente ridurre i costi dell'energia, incrementare la circolarità delle produzioni e rendersi autonomi Nelle materie prime. Come ha auspicato anche il presidente Draghi nell'anticipazione del suo report all'Ecofin, senza più tabù, dobbiamo



velocemente adottare azioni concrete per rilanciare la competitività europea”.

“Nel prossimo mandato sono in programma, tra le altre, le clausole di revisione relative alle regolamentazioni sui target di riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri al 2035 e pesanti al 2040. L’auspicio è che le istituzioni europee rivedano le metodologie di raggiungimento degli obiettivi in un’ottica neutrale e plurale, che consenta a tutte le tecnologie di poter contribuire alla causa”.

“Dagli europarlamentari italiani ci aspettiamo, quindi, che facciano squadra nazionale, per portare avanti azioni fondamentali per la filiera italiana. In particolare, ci riferiamo alla necessità di poter considerare gli investimenti pubblici per la transizione energetica fuori dal ‘patto di stabilità’ e di adottare un ‘temporary framework automotive’ che consenta alle aziende di ogni dimensione e su tutto il territorio nazionale di essere supportate nella transizione”.



Home	Salute e Benessere	Sistema	Abruzzo	Molise	Libia/Siria	Chi siamo
Politica	Transizione	Trasporti	Basilicata	Piemonte	Asia	La Redazione
Economia	Ecologica	Lifestyle e	Calabria	Puglia	Nuova Europa	Area Clienti
Esteri	Scienza e	Design	Campania	Sardegna	Nomi e Nomine	Disclaimer e
Cronaca	Innovazione	Made in Italy	Emilia Romagna	Sicilia	Crisi Climatica	Privacy
Sport	Technofun	Start Up	Friuli Venezia	Toscana	TG Poste	Informativa
Sociale	Agrifood	Info e Imprese	Giulia	Trentino Alto	G7 Italia 2024	Cookie
Cultura	Turismo	Ask@europe	Lazio	Adige	Pitti 2024	Whistleblowing
Spettacolo	Motori	Daily News	Liguria	Umbria		Pubblicità
Videonews	Moda	Servizi PCM	Lombardia	Valle d'Aosta		
			Marche	Veneto		



Mercoledì 29 Maggio 2024, ore 17.33



teleborsa

09 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U

[Home](#)
[Notizie](#)
[Quotazioni](#)
[Rubriche](#)
[Agenda](#)
[Video](#)
[Analisi Tecnica](#)

Home Page / Notizie / Anfia: presentato il manifesto con le priorità dell'industria italiana della mobilità

## Anfia: presentato il manifesto con le priorità dell'industria italiana della mobilità

Economia 29 maggio 2024 - 17.09



(Teleborsa) - Essendo la **transizione della filiera automotive** e la **decarbonizzazione** di mobilità e trasporti al centro dei dibattiti in tutti gli Stati Membri dell'Unione, in vista delle prossime elezioni europee. ANFIA ha pubblicato e condiviso con i partiti un Manifesto volto ad evidenziare le priorità e le richieste delle imprese italiane per la prossima legislatura.

Gli ambiziosi obiettivi approvati nella scorsa legislatura e l'assenza di un **piano strategico europeo** di riconversione industriale stanno mettendo a rischio la storica capacità delle imprese automotive italiane - in particolare quelle della componentistica - di competere a livello globale, trovandosi a dover affrontare la **transizione ecologica** in un contesto di altissima competizione globale, in cui, però, le imprese asiatiche ed americane possono contare su politiche industriali e commerciali di grande supporto e regole assai meno stringenti.

Per poter attraversare e tra guardare la **più grande rivoluzione tecnologica della storia**, volta alla decarbonizzazione dei processi produttivi, alla progressiva elettrificazione dei veicoli ed alla diffusione di vettori energetici a bassa o nulla impronta carbonica, i prossimi 5 anni saranno cruciali per la tenuta competitiva di un settore che **in Italia rappresenta il 5,6% del PIL, fattura oltre 100 miliardi di euro** e che, tra i principali Costruttori e componentisti, occupa oltre 230.000 addetti.

"L'80% delle regolamentazioni del settore automotive viene definito in Europa - ha dichiarato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. È pertanto fondamentale che gli eletti al Parlamento europeo siano consapevoli dell'importanza che i prossimi 5 anni avranno per la tenuta industriale e sociale dell'industria italiana della mobilità. Se vogliamo dare alle nostre imprese la possibilità di competere ancora a livello globale, serve un approccio pragmatico e razionale nella regolamentazione.

L'Europa, per rimanere un posto attrattivo dove produrre veicoli, deve adottare un **piano straordinario di politica industriale** che rilanci e supporti le imprese negli investimenti in ricerca e sviluppo nelle nuove tecnologie (elettrico, idrogeno, software defined vehicles), nella **riconversione produttiva e riqualificazione dei lavoratori**. Bisogna assolutamente ridurre i costi dell'energia, incrementare la circolarità delle produzioni e rendersi autonomi nell'approvvigionamento e trattamento delle materie prime. Come ha auspicato anche il Presidente Draghi nell'anticipazione del suo report all'Ecofin, senza più tabù, dobbiamo velocemente adottare azioni concrete per rilanciare la competitività europea.

### Altre notizie



- ▶ Vendite industria USA (MoM) in marzo
- ▶ Fatturato industria Italia (MoM) in febbraio
- ▶ Scorte industria USA (MoM) in marzo
- ▶ Ordini industria USA (MoM) in marzo
- ▶ Seri Industrial vola in Borsa su trattative per l'acquisto di Industria Italiana Autobus
- ▶ Ordini industria Germania (MoM) in marzo

### Seguici su Facebook



Nel prossimo mandato sono in programma, tra le altre, le **clausole di revisione** relative alle regolamentazioni sui target di riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri al 2035 e pesanti al 2040. Senza perdere di vista l'obiettivo condiviso di un'ambiziosa decarbonizzazione, l'auspicio è che le istituzioni europee rivedano le metodologie di raggiungimento degli obiettivi in un'ottica neutrale e plurale, che consenta a tutte le tecnologie di poter contribuire alla causa. Dagli europarlamentari italiani ci aspettiamo, quindi, che facciano squadra nazionale, per portare avanti uniti azioni fondamentali per la filiera italiana in considerazione della sua rilevanza. In particolare, ci riferiamo alla **necessità di poter considerare gli investimenti pubblici per la transizione energetica** fuori dal 'patto di stabilità' e di adottare un 'temporary framework automotive' che consenta alle aziende di ogni dimensione e su tutto il territorio nazionale di essere supportate nella transizione".

## Condividi



...

## Leggi anche

- ▶ Mobilità elettrica, successo per E-Tech e E-Charge: a Bologna 4mila visitatori (+19%)
- ▶ Mimit, il 22 maggio tavolo Industria Italiana Autobus
- ▶ Auto, Vavassori (Anfia): prossimi cinque anni in Ue fondamentali per futuro industria
- ▶ Seri Industrial tratta l'acquisizione della maggioranza di Industria Italiana Autobus



### SEZIONI

Tutte le notizie  
Italia  
Europa  
Mondo  
Ambiente  
Costume e società  
Economia  
Finanza  
Politica  
Scienza e tecnologia  
Indicazioni di trading  
Migliori e peggiori  
In breve

### QUOTAZIONI

Tutti i mercati  
Azioni Italia  
ETF ETC/ETN  
Obbligazioni  
Fondi  
Cambi e Valute  
Materie Prime  
Tassi  
Futures e Derivati  
Sedex  
Warrant  
Rating Agenzie  
EuroTLX

### RUBRICHE

Gli Editoriali  
Gli Speciali  
Top Mind  
Accadde Oggi

### ANALISI TECNICHE

Paniere FTSE Mib  
Titoli EuroStoxx 50  
Titoli Dow Jones 30  
Guida agli ETF  
ETF Research Center

### AGENDA

Eventi  
Calendario Macro  
Calendario Dividendi  
Scadenze Fiscali  
Coefficienti di rettificazione

Teleborsa - Agenzia Stampa reg. Tribunale Roma n. 169/61 del 18/02/1961 – email: [redazione@teleborsa.it](mailto:redazione@teleborsa.it) - Direttore Responsabile: Valeria Di Stefano

**Copyright © 2024 Teleborsa** P.IVA 00919671008. Tutti i diritti riservati. E' vietata la riproduzione anche parziale del materiale presente sul sito. Software, design e tecnologia di Teleborsa; hosting su server farm Teleborsa. I dati, le analisi ed i grafici hanno carattere indicativo; qualsiasi decisione operativa basata su di essi è presa dall'utente autonomamente e a proprio rischio. **Avviso sull'uso e sulla proprietà dei dati**.

Le foto presenti su [www.teleborsa.it](http://www.teleborsa.it) sono di pubblico dominio o soggette a licenza di pubblicazione in concessione a Teleborsa. Chiunque ritenesse che la pubblicazione di un'immagine leda diritti di autore è pregato di segnalarlo all'indirizzo di e-mail [redazione@teleborsa.it](mailto:redazione@teleborsa.it). Sarà nostra cura provvedere all'accertamento ed all'eventuale rimozione.



## Auto

Anfia, carburanti alternativi  
indispensabili per il futuro —p.15

# Anfia alla Ue: «Carburanti alternativi indispensabili per il futuro dell'auto»

## Il documento

Prossimi cinque anni cruciali per la tenuta di un settore che in Italia vale il 5,6% del Pil

L'associazione auspica una pausa "di riflessione" nella regolamentazione europea

**Filomena Greco**

TORINO

Una pausa "di riflessione" nella regolamentazione europea e un deciso cambio di passo per riaprire la strada allo sviluppo dei motori alimentati con carburanti a basse emissioni. È quello che chiede l'Anfia, l'Associazione delle imprese della filiera italiana dell'automotive, alla futura Commissione europea, attraverso un manifesto diffuso a due settimane di distanza dal voto. «È necessario che la Commissione consenta, in maniera flessibile e competitiva, di continuare a produrre in Europa veicoli che utilizzano carburanti e vettori energetici decarbonizzati» dice il presidente Roberto Vavassori.

I prossimi cinque anni saranno

cruciali per la tenuta competitiva di un settore che in Italia rappresenta il 5,6% del Pil, fattura oltre 100 miliardi e occupa 230mila addetti. «Al 2035 non basterà avere "zero local emission" ma dovremo pensare a emissioni zero lungo tutta la catena di produzione, inclusa la parte relativa all'energia» aggiunge Vavassori. Il fattore competitività legato all'energia dunque è al centro del futuro delle filiere produttive, una variabile che rende più fragili gli asset produttivi del Vecchio Continente rispetto a Usa e Cina. «Su questo la futura Commissione dovrà dare delle risposte nel breve e nel medio-lungo termine» evidenzia Vavassori.

Il mercato dell'elettrico in Italia e in Europa sta vivendo un momento di stallo. «Direi che questo ritardo nell'adozione, in maniera estesa, della mobilità elettrica può rappresentare un aiuto per l'industria italiana dell'auto perché prolunga la vita dei modelli endotermici» commenta Vavassori, con un ruolo rinnovato per i processi di ibridizzazione dei motori. «L'intera filiera deve sapere che ci siamo conquistati qualche anno in più di tempo ma questa occasione non va sprecata - incalza Vavassori - va utilizzata bene per pianificare la transizione verso le nuove tecnologie, non solo l'elettrico». Sui combustibili alternativi a basse emissioni c'è ancora

molto da fare, a cominciare dagli e-fuel, mentre la partita dei biocarburanti è tutta da riaprire a Bruxelles. «Il motore endotermico ha un rendimento basso, l'industria deve lavorare in una direzione duplice: da un lato rendere più efficiente il powertrain "tradizionale", dall'altro prepararsi ad alimentarlo con vettori energetici a bassa impronta carbonica» spiega Vavassori. Questa "seconda vita" del motore endotermico deve affiancarsi, aggiunge, «allo sviluppo di una via europea all'alimentazione elettrica con nuove chimiche, nuove batterie e nuovi inverter, accanto a strategie di transizione innovative basate su sistemi di ricarica ad induzione o smart grid capaci di sfruttare le batterie delle auto». Il settore auto è l'unico in Europa «a cui viene chiesto un termine obbligatorio per un cambio di prodotto e di tecnologia assai significativo» riflette il presidente dell'Anfia, a capo della task force del Mimit che ha curato uno studio sulla competitività del Made in Italy nell'auto. «Entro due settimane presenteremo le conclusioni - anticipa il presidente Vavassori - poi sarà necessario chiudere un'agenda precisa con il Governo. Le risorse che abbiamo individuato con l'Esecutivo devono andare a rafforzare le filiere puntando a creare campioni nazionali che sostengano l'intero settore».



**I nodi.** Il fattore competitività legato all'energia è al centro del futuro delle filiere produttive

Seguici su:

## Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

# Anfia: presentato il manifesto con le priorità dell'industria italiana della mobilità



29 maggio 2024 - 17.14

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Essendo la **transizione della filiera automotive** e la **decarbonizzazione** di mobilità e trasporti al centro dei dibattiti in tutti gli Stati Membri dell'Unione, in vista delle prossime elezioni europee. **ANFIA** ha pubblicato e condiviso con i partiti un Manifesto volto ad evidenziare le priorità e le richieste delle imprese italiane per la prossima legislatura.

Gli ambiziosi obiettivi approvati nella scorsa legislatura e l'assenza di un **piano strategico europeo** di riconversione industriale stanno mettendo a rischio la storica capacità delle imprese automotive italiane - in particolare quelle della componentistica - di competere a livello globale, trovandosi a dover affrontare la **transizione ecologica** in un contesto di altissima competizione globale, in cui, però, le imprese asiatiche ed americane possono contare su politiche industriali e commerciali di grande supporto e regole assai meno stringenti.

Per poter attraversare e traguardare la **più grande rivoluzione tecnologica della storia**, volta alla decarbonizzazione dei processi produttivi, alla progressiva elettrificazione dei veicoli ed alla diffusione di vettori energetici a bassa o nulla impronta carbonica, i prossimi 5 anni saranno cruciali per la tenuta competitiva di un settore che in **Italia rappresenta il 5,6% del PIL, fattura oltre 100 miliardi di euro** e che, tra i principali Costruttori e componentisti, occupa oltre 230.000 addetti.

## Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	38.504	-0,90%
FTSE 100	8.183	-0,86%
FTSE MIB	34.151	-1,47%
Germany DAX	18.473	-1,10%
Hang Seng Index*	18.836,00	+0,12%
Nasdaq	16.946	-0,43%
Nikkei 225	38.479,00	-0,97%

\* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

"L'80% delle regolamentazioni del settore automotive viene definito in Europa - ha dichiarato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. È pertanto fondamentale che gli eletti al Parlamento europeo siano consapevoli dell'importanza che i prossimi 5 anni avranno per la tenuta industriale e sociale dell'industria italiana della mobilità. Se vogliamo dare alle nostre imprese la possibilità di competere ancora a livello globale, serve un approccio pragmatico e razionale nella regolamentazione.

L'europa, per rimanere un posto attrattivo dove produrre veicoli, deve adottare un **piano straordinario di politica industriale** che rilanci e supporti le imprese negli investimenti in ricerca e sviluppo nelle nuove tecnologie (elettrico, idrogeno, software defined vehicles), nella **riconversione produttiva e riqualificazione dei lavoratori**. Bisogna assolutamente ridurre i costi dell'energia, incrementare la circolarità delle produzioni e rendersi autonomi nell'approvvigionamento e trattamento delle materie prime. Come ha auspicato anche il Presidente Draghi nell'anticipazione del suo report all'Ecofin, senza più tabù, dobbiamo velocemente adottare azioni concrete per rilanciare la competitività europea.

Nel prossimo mandato sono in programma, tra le altre, le **clausole di revisione** relative alle regolamentazioni sui target di riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri al 2035 e pesanti al 2040. Senza perdere di vista l'obiettivo condiviso di un'ambiziosa decarbonizzazione, l'auspicio è che le istituzioni europee rivedano le metodologie di raggiungimento degli obiettivi in un'ottica neutrale e plurale, che consenta a tutte le tecnologie di poter contribuire alla causa. Dagli europarlamentari italiani ci aspettiamo, quindi, che facciano squadra nazionale, per portare avanti uniti azioni fondamentali per la filiera italiana in considerazione della sua rilevanza. In particolare, ci riferiamo alla **necessità di poter considerare gli investimenti pubblici per la transizione energetica** fuori dal 'patto di stabilità' e di adottare un 'temporary framework automotive' che consenta alle aziende di ogni dimensione e su tutto il territorio nazionale di essere supportate nella transizione".

powered by 

## calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,09

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

**SI STRINGE SULL'INTESA**

# Accordo entro giugno tra Stellantis e governo

**di Amalia Angotti**
**► TORINO**

L'accordo di sviluppo tra governo, Stellantis, sindacati, Regioni e Anfia, atteso da quasi un anno, questa volta sembra davvero vicino. Potrebbe essere firmato entro giugno a Palazzo Chigi. Al centro ci sarà l'obiettivo di raggiungere nel 2030 il milione di veicoli, tra auto e furgoni, prodotti da Stellantis, ma si dovranno mettere nero su bianco anche i provvedimenti del governo per aiutare l'azienda e per rafforzare la componentistica. Punti cardine sono gli interventi sull'energia con l'eliminazione di tasse e accise, i nuovi incentivi e il rafforzamento degli ammortizzatori sociali per gestire la transizio-

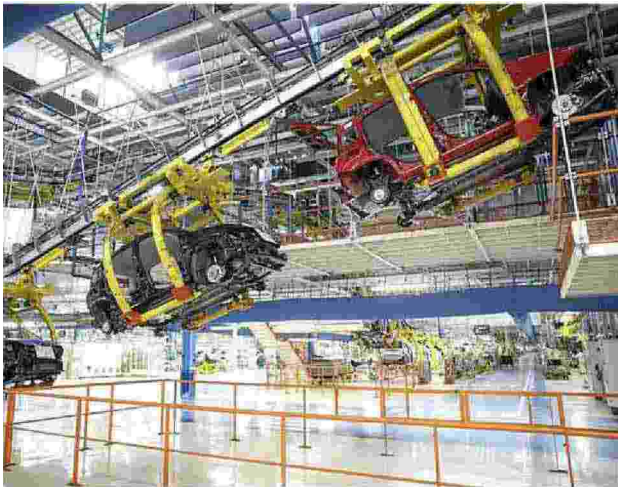
ne.

«Siamo finalmente sulla strada giusta. Si vedono finalmente i frutti del lavoro congiunto che abbiamo fatto con tutti gli attori presenti agli incontri, in un clima di piena condivisione» spiega il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. Dopo gli annunci dell'amministratore delegato di Stellantis Carlos Tavares ai sindacati a Torino sulla produzione della 500 ibrida a Mirafiori dal 2026 e della Jeep Compass ibrida a Melfi, l'ultimo tavolo al ministero ha riguardato i siti di Pomigliano e Cassino. Nella fabbrica campana, dove si producono il Tonale e la Dodge Hornet, si continuerà a fare la Panda almeno fino al 2029, mentre a Cassino sono con-

fermati i tre modelli sulla piattaforma large in aggiunta al Maserati Grecale attualmente in produzione. «Si vede anche il risultato delle battaglie che abbiamo fatto in Europa perché abbiamo rimosso il principale ostacolo che era il regolamento sugli euro 7 e questo consentirà di prolungare la produzione di alcuni modelli molto importanti come la Panda», commenta Urso. Lo riconosce anche la Uilm per la quale «la battaglia vinta sul motore Euro7 ha garantito il futuro a Pomigliano». La Fiom parla di «futuro ancora incerto per Pomigliano e Cassino» e ribadisce «la necessità di un tavolo di confronto a Palazzo Chigi dove siano affrontate - spiega il segretario nazionale Samuele

Lodi - tutte le criticità che ancora persistono e che vedano Stellantis assumersi impegni e dare garanzie per il raggiungimento e superamento della produzione di un milione di veicoli e per la rigenerazione dell'occupazione nel Paese con l'auspicio che si determinino tutte le condizioni per un accordo di sviluppo».

Anche per Gianluca Ficco, segretario nazionale della Uilm «serve un incontro alla Presidenza del Consiglio per ottenere la migliore conclusione possibile di questo lungo confronto iniziato con l'apertura del tavolo automotive circa un anno fa. È essenziale che ci sia una prospettiva solida per tutti gli stabilimenti e che ci siano gli strumenti necessari per affrontare l'immediato futuro».





# Stellantis: a Pomigliano la Panda euro 7 sarà in produzione almeno fino al 2029

## L'INDUSTRIA

Nando Santonastaso

Era lo scorso primo febbraio quando l'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, metteva in dubbio il futuro dello stabilimento di Pomigliano d'Arco (e di Mirafiori, in Piemonte) ipotizzando tagli di personale tutt'altro che banali. Poche settimane dopo, il primo dietrofront, con l'annuncio che in Campania si sarebbe andati avanti con la Panda, nella versione Pandina, allora appena presentata, «fino al 2027», con relativa smentita sui peggiori scenari per il sito e per le produzioni in Italia («Una fake news che ce ne andremo» esplicitò il manager di origini portoghesi). Ieri, la nuova conferma, decisamente più significativa della precedente perché giunta durante il tavolo di confronto tra Stellantis e i sindacati al ministero delle Imprese e del made in Italy dedicato a Pomigliano e a Cassino, presenti lo stesso ministro Urso e i rappresentanti delle due Regioni oltre che il presidente della filiera automotive (Anfia) Vavassori: nel sito intitolato a Giovan Battista Vico, in Campania, dove si producono anche il Suv Tonale dell'Al-

fa e la Dodge Hornet, si continuerà a produrre la Panda almeno fino al 2029 ma con ampia probabilità di andare anche oltre.

### LA PRODUZIONE

Strategia forse persino obbligata perché, come ricorda il neosegretario generale della Fim Cisl, Ferdinando Uliano, «Pomigliano ha chiuso in positivo la produzione 2023, un aspetto importante che ora, con la notizia della continuità produttiva della Panda ibrida al 2029 e forse oltre, insieme alle altre produzioni, ci fa ben sperare anche rispetto all'occupazione nei prossimi anni sia per Pomigliano che per l'indotto. Restano però sul tavolo - aggiunge il sindacalista - aspetti strutturali come il costo dell'energia su cui bisogna lavorare per ridurre i costi produttivi. E questo deve avvenire dentro uno schema che definisce le responsabilità di ognuno: Stato, Regioni e azienda per rendere competitivo oltre che il sito di Pomigliano l'intero settore industriale nel nostro Paese».

Per la verità lo stesso Tavares aveva già previsto che su Pandina si sarebbe andati avanti «almeno fino al 2030», come spiegò ad aprile in una intervista. Ma il segnale arrivato ieri mette definitivamente a tacere dubbi e perplessità sul ruolo dello stabi-

limento di Pomigliano, pure in un contesto ancora non del tutto chiaro, nel quale ad esempio il passaggio all'elettrico sta subendo una evidente frenata e la strategia della flessibilità produttiva, con il ricorso a piattaforme in grado di produrre anche modelli ibridi è la nuova «regola».

### LA TRANSIZIONE

Spiegano i leader nazionale e campano della Uilm, Ficco e Auriemma, che l'annuncio dell'investimento Stellantis sulla motorizzazione euro 7 della Panda, che «consentirà di prolungarne la sua produzione per tutto il futuro prevedibile, probabilmente almeno fino al 2029», è stato possibile grazie alla «battaglia

fatta dal Governo italiano in sede europea, anche su nostra precisa richiesta sindacale, per correggere una normativa europea sul motore euro 7 che avrebbe di fatto messo a repentaglio la sopravvivenza del motore endotermico non nel 2035, ma già nel 2025». Per la Uilm, quella battaglia dimostra che l'Italia «deve impegnarsi in sede europea per correggere le storture di una transizione all'elettrico mal concepita e che da ciò dipende in gran parte la salvaguardia del settore automotive nel nostro Paese».



L'amministratore delegato di Stellantis Carlos Tavares (foto Ansa)

**TAVOLO A ROMA  
CON IL MINISTRO URSO  
SINDACATI SODDISFATTI  
MA CHIEDONO CORREZIONI  
IN UE SULL'ADDIO AI  
MOTORI A COMBUSTIONE**





Gli imprenditori della componentistica plaudono all'annuncio dell'amministratore delegato Tavares sulla 500 che sarà prodotta a Mirafiori

# “L'ibrido è una soluzione soddisfacente” L'indotto pronto a supportare Stellantis

## IL RETROSCENA

LEONARDO DI PACO

«L'ibrido rappresenta senz'altro una soluzione tecnologica-ponte soddisfacente per il territorio, anche in termini di volumi». Ne è convinto Marco Giorda, direttore generale dell'Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera automobilistica. L'annuncio dell'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, che dal primo trimestre del 2026 a Mirafiori verrà prodotta la 500 ibrida fa tirare un sospiro di sollievo alle aziende della componentistica. «Per lo stabilimento di Mirafiori, il mix di volumi ibrido più elettrico può compensare situazioni di mercato ancora non così de-

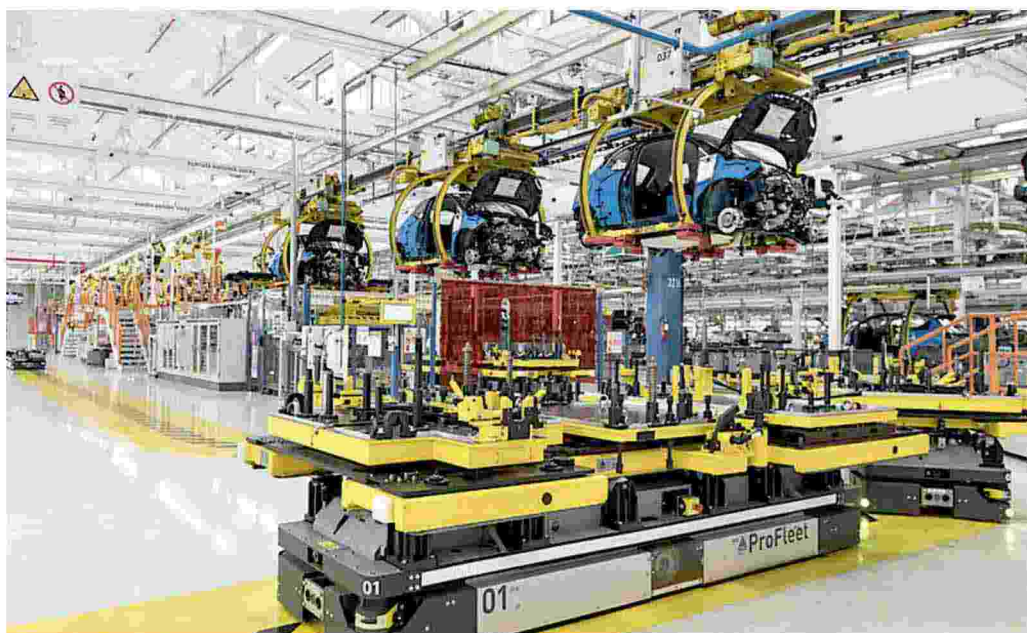
finite se si pensa che la corsa all'elettrico ha visto una brusca frenata negli ultimi due-tre anni. E questo non avviene solo in Italia, dove le carenze infrastrutturali restano molto significative, ma anche in altri Paesi considerati più avanti come la Germania. Ben venga quindi una transizione più “morbida”, aggiunge Giorda. Per quanto riguarda Torino, «l'augurio è che con l'allocatione di un altro modello ci sia la possibilità di far lavorare un po' di più la realtà della componentistica, una filiera che in Italia, e soprattutto nel torinese, può vantare un patrimonio di competenze capace di offrire soluzioni importanti», sottolinea il direttore.

Per tutti, un elemento centrale è che puntare sull'ibrido può essere un modo per dare più tempo alle imprese che stanno affrontando la trasformazione.

«È una notizia molto positiva per il territorio, l'ibrido ha ancora molto potenziale e molto mercato qui in Italia e continuerà ad essere così ancora per diversi anni, anche perché la corsa all'elettificazione del nostro Paese non sta avendo quell'accelerata che ci saremmo aspettati. I dubbi sull'elettrico restano, mentre l'ibrido rappresenta un ottimo compromesso», evidenzia il presidente di Api Torino, Fabrizio Cellino. La sensazione è che da qui al 2026 il mondo dell'auto cambierà ancora: «in un mercato così competitivo e così tanto in trasformazione le modifiche delle strategie sono all'ordine del giorno. In questo senso diventa fondamentale il ruolo del governo, anche perché ad oggi il sistema industriale del Paese non è fra i più competitivi».

D'accordo anche Stefano

Serra, presidente dell'Amma (Aziende Meccaniche Meccatroniche Associate). «Non possiamo che accogliere con favore l'annuncio di Tavares, si vedono i primi segni concreti di un ritorno degli investimenti sul territorio. Sicuramente le aspettative per Mirafiori sono alte, ma adesso è necessario che queste promesse si trasformino in realtà. Anche perché mancano ancora due anni di attesa» dice. Per il manager di sicuro, la 500 ibrida «è un veicolo che ha ancora molto potenziale commerciale. Inoltre, non sottovaluterei il progetto dell'hub del riuso. La parte di recupero dei veicoli elettrici è del tutto diversa dai veicoli termici e anche questo aspetto industriale può essere molto profittevole per Torino». Serra conclude: «Gli hub di recupero possono davvero diventare delle nuove “miniere” e Torino con il progetto di Stellantis ne avrà una in casa». —



La linea di produzione della 500 elettrica a Mirafiori



STEFANO SERRA  
PRESIDENTE  
AMMA



**Il recupero  
dei veicoli elettrici  
può essere  
molto profittevole  
per Torino**



## Ita, Lufthansa e Mef ampliano i tagli di voli offerti alla Ue per il via alla cessione

Lufthansa e il ministero dell'Economia hanno proposto nuovi sacrifici alla Ue per salvare l'accordo di vendita della compagnia italiana al vettore tedesco. Nel carteggio senza fine tra Roma, Francoforte e Bruxelles è partita una nuova lettera con ulteriori tagli di voli e di rotte per placare la fermezza della commissaria alla Concorrenza, Margrethe Vestager. Il problema di Linate. Il capitolo più caldo del confronto con l'Antitrust comunitario riguarda i voli per l'Europa da Milano Linate. Nell'ultimo pacchetto di remedy offer, cioè l'offerta di sacrifici, Lufthansa in quanto compratore e il Mef quale venditore - confermano fonti autorevoli che conoscono il dossier - si dichiarano disposti a sacrificare almeno 15-17 coppie giornaliere di slot detenuti da Ita nello scalo milanese, cioè a 15-17 coppie di finestre orarie che danno diritto a fare 15-17 atterraggi e altrettanti decolli, ovvero da 30 a 34 movimenti aerei. Il Mef non ha fatto dichiarazioni ufficiali. Il taglio è pari al 10% dei movimenti aerei giornalieri. In precedenza Lufthansa insieme al Mef aveva messo sul tavolo del negoziato una riduzione di 11 coppie di slot di Ita, che danno diritto a 11 atterraggi e altrettanti decolli, ovvero 22 movimenti aerei, corrispondenti a 11 frequenze giornaliere dallo scalo milanese. Si tratta quindi di un aumento del 50% dei sacrifici offerti, pari a una quota di circa il 10% dei movimenti aerei giornalieri massimi consentiti a Linate. Il traffico nello scalo è contingentato e non si possono fare più di 18 movimenti ogni ora. I sacrifici a Fiumicino. Alcuni sacrifici sono previsti anche a Roma Fiumicino. Secondo indiscrezioni Lufthansa e Mef rinuncerebbero a una decina di coppie di slot nel principale scalo italiano. A Roma non c'è un problema di congestione di traffico come a Linate, ma verrebbero eliminati gli slot in sovrapposizione tra le due compagnie. I voli per Germania, Austria, Svizzera e Belgio. Lo spazio che si libererebbe con la rinuncia a questi slot servirebbe ad aprire a concorrenti le rotte tra l'Italia e l'Europa centrale, in particolare da Linate e da Roma per Germania, Austria, Svizzera e Belgio, cioè i paesi in cui Lufthansa è dominante o direttamente, o attraverso le compagnie controllate Austrian, Swiss, Sn Brussels. Ne parliamo con Gianni Dragoni, giornalista Il Sole 24 Ore. Non solo elettrica, anche Toyota apre alla produzione di veicolo alimentati con carburanti alternativi Toyota, la più grande casa automobilistica del mondo per volume, ha presentato un nuovo tipo di motori compatti e che possono essere alimentati con carburanti diversi, garantendo standard di emissione più bassi. "Con questi motori, ognuna delle tre aziende punterà a ottimizzare l'integrazione con motori, batterie e altre unità di propulsione elettrica", hanno dichiarato in un comunicato congiunto. Toyota possiede circa un quinto di Subaru e circa il 5% di Mazda. I tre hanno dichiarato che i loro sforzi contribuiranno a decarbonizzare i motori a combustione interna rendendoli compatibili con fonti di carburante alternative come i carburanti elettronici e i biocarburanti. Intanto anche Anfia, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, oggi sulle colonne del Sole (pezzo di Filomena Greco), è tornata a chiedere all'Ue carburanti alternativi. Una pausa "di riflessione" nella regolamentazione europea e un deciso cambio di passo per riaprire la strada allo sviluppo dei motori alimentati con carburanti a basse emissioni. È quello che chiede l'Anfia, l'Associazione delle imprese della filiera italiana dell'automotive, alla futura Commissione europea, attraverso un manifesto diffuso a due settimane di distanza dal voto. «È necessario che la Commissione consenta, in maniera flessibile e competitiva, di continuare a produrre in Europa veicoli che utilizzino carburanti e vettori energetici decarbonizzati» dice il presidente Roberto Vavassori. I prossimi cinque anni saranno cruciali per la tenuta competitiva di un settore che in Italia rappresenta il 5,6% del Pil, fattura oltre 100 miliardi e occupa 230 mila addetti. «Al 2035 non basterà avere "zero local emission" ma dovremo pensare a emissioni zero lungo tutta la catena di produzione, inclusa la parte relativa all'energia» aggiunge Vavassori. [...] Sui combustibili alternativi a basse emissioni c'è ancora molto da fare, a cominciare dagli e-fuel, mentre la partita dei biocarburanti è tutta da riaprire a Bruxelles. «Il motore endotermico ha un rendimento basso, l'industria deve lavorare in una direzione duplice: da un lato rendere più efficiente il powertrain "tradizionale", dall'altro prepararsi ad alimentarlo con vettori energetici a bassa impronta carbonica» spiega Vavassori. Ne parliamo con Alberto Annicchiarico - giornalista Il Sole 24 ORE. Iliad compie 6 anni dal lancio in Italia Iliad Italia compie nella giornata di oggi, 29 Maggio 2024, 6 anni dal debutto sul mercato italiano delle telecomunicazioni, all'epoca solo con il segmento di telefonia mobile, a cui ha fatto seguito negli ultimi anni il lancio di rete fissa e segmento Business. Oggi conta più di 11 milioni di utenti. Per celebrare questo anniversario, Iliad ha organizzato un evento unico: un percorso immersivo che ha permesso agli invitati di sperimentare con ironia le





pratiche discutibili ancora presenti nel settore delle telecomunicazioni. Un viaggio che li ha condotti poi nel "mondo iliad", dove gli utenti sanno sempre cosa aspettarsi, e dove l'Amministratore Delegato Benedetto Levi ha presentato le ultime novità dell'operatore. Da sei anni, festeggiamo il nostro compleanno come un'occasione per chiederci come possiamo soddisfare sempre di più i nostri utenti, e come rendere tutto il mercato sempre più chiaro e trasparente, ha dichiarato Benedetto Levi, Amministratore Delegato di iliad. Per questo oggi rinnoviamo il nostro impegno a mantenere le nostre promesse, a rimanere fedeli ai nostri valori, per continuare a crescere e a restare vicini ai nostri utenti. Domani presentano i numeri della Trimestrale. Ne parliamo con Benedetto Levi, amministratore delegato Iliad Italia. Ascolta anche

## Anfia: presentato il manifesto con le priorit  dell'industria italiana della mobilit 

Essendo la transizione della filiera automotive e la decarbonizzazione di mobilit  e trasporti al centro dei dibattiti in tutti gli Stati Membri dell'Unione, in vista delle prossime elezioni europee. ANFIA ha pubblicato e condiviso con i partiti un Manifesto volto ad evidenziare le priorit  e le richieste delle imprese italiane per la prossima legislatura. Gli ambiziosi obiettivi approvati nella scorsa legislatura e l'assenza di un piano strategico europeo di riconversione industriale stanno mettendo a rischio la storica capacit  delle imprese automotive italiane - in particolare quelle della componentistica - di competere a livello globale, trovandosi a dover affrontare la transizione ecologica in un contesto di altissima competizione globale, in cui, per , le imprese asiatiche ed americane possono contare su politiche industriali e commerciali di grande supporto e regole assai meno stringenti. Per poter attraversare e trapiantare la pi  grande rivoluzione tecnologica della storia, volta alla decarbonizzazione dei processi produttivi, alla progressiva elettrificazione dei veicoli ed alla diffusione di vettori energetici a bassa o nulla impronta carbonica, i prossimi 5 anni saranno cruciali per la tenuta competitiva di un settore che in Italia rappresenta il 5,6% del PIL, fattura oltre 100 miliardi di euro e che, tra i principali Costruttori e componentisti, occupa oltre 230.000 addetti. "L'80% delle regolamentazioni del settore automotive viene definito in Europa - ha dichiarato Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.   pertanto fondamentale che gli eletti al Parlamento europeo siano consapevoli dell'importanza che i prossimi 5 anni avranno per la tenuta industriale e sociale dell'industria italiana della mobilit . Se vogliamo dare alle nostre imprese la possibilit  di competere ancora a livello globale, serve un approccio pragmatico e razionale nella regolamentazione. L'Europa, per rimanere un posto attrattivo dove produrre veicoli, deve adottare un piano straordinario di politica industriale che rilanci e supporti le imprese negli investimenti in ricerca e sviluppo nelle nuove tecnologie (elettrico, idrogeno, software defined vehicles), nella riconversione produttiva e riqualificazione dei lavoratori. Bisogna assolutamente ridurre i costi dell'energia, incrementare la circolarit  delle produzioni e rendersi autonomi nell'approvvigionamento e trattamento delle materie prime. Come ha auspicato anche il Presidente Draghi nell'anticipazione del suo report all'Ecofin, senza pi  tab , dobbiamo velocemente adottare azioni concrete per rilanciare la competitivit  europea. Nel prossimo mandato sono in programma, tra le altre, le clausole di revisione relative alle regolamentazioni sui target di riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri al 2035 e pesanti al 2040. Senza perdere di vista l'obiettivo condiviso di un'ambiziosa decarbonizzazione, l'auspicio   che le istituzioni europee rivedano le metodologie di raggiungimento degli obiettivi in un'ottica neutrale e plurale, che consenta a tutte le tecnologie di poter contribuire alla causa. Dagli europarlamentari italiani ci aspettiamo, quindi, che facciano squadra nazionale, per portare avanti uniti azioni fondamentali per la filiera italiana in considerazione della sua rilevanza. In particolare, ci riferiamo alla necessit  di poter considerare gli investimenti pubblici per la transizione energetica fuori dal patto di stabilit  e di adottare un temporary framework automotive che consenta alle aziende di ogni dimensione e su tutto il territorio nazionale di essere supportate nella transizione".





MENU CERCA

LA STAMPA  
QUOTIDIANO

ABBONATI

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

## Anfia: presentato il manifesto con le priorità dell'industria italiana della mobilità

TELEBORSA

Pubblicato il 29/05/2024  
Ultima modifica il 29/05/2024 alle ore 17:09

Essendo la **transizione della filiera automotive** e la **decarbonizzazione** di mobilità e trasporti al centro dei dibattiti in tutti gli Stati Membri dell'Unione, in vista delle prossime elezioni europee. **ANFIA** ha pubblicato e condiviso con i partiti un Manifesto volto ad evidenziare le priorità e le

richieste delle imprese italiane per la prossima legislatura.

Gli ambiziosi obiettivi approvati nella scorsa legislatura e l'assenza di un **piano strategico europeo** di riconversione industriale stanno mettendo a rischio la storica capacità delle imprese automotive italiane - in particolare quelle della componentistica - di competere a livello globale, trovandosi a dover affrontare **la transizione ecologica** in un contesto di altissima competizione globale, in cui, però, le imprese asiatiche ed americane possono contare su politiche industriali e commerciali di grande supporto e regole assai meno stringenti.

Per poter attraversare e traguardare **la più grande rivoluzione tecnologica della storia**, volta alla decarbonizzazione dei processi produttivi, alla progressiva elettrificazione dei veicoli ed alla diffusione di vettori energetici a bassa o nulla impronta carbonica, i prossimi 5 anni saranno cruciali per la tenuta competitiva di un settore che **in Italia rappresenta il 5,6% del PIL, fattura oltre 100 miliardi di euro** e che, tra i principali Costruttori e componentisti, occupa oltre 230.000 addetti.

"L'80% delle regolamentazioni del settore automotive viene definito in Europa - ha dichiarato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. È pertanto fondamentale che gli eletti al Parlamento europeo siano consapevoli dell'importanza che i prossimi 5 anni avranno per la tenuta industriale e sociale dell'industria italiana della mobilità. Se vogliamo dare alle nostre imprese la possibilità di competere ancora a livello globale, serve un approccio pragmatico e razionale nella regolamentazione.

L'europa, per rimanere un posto attrattivo dove produrre veicoli, deve adottare un **piano straordinario di politica industriale** che rilanci e supporti le imprese negli investimenti in ricerca e sviluppo nelle nuove tecnologie

cerca un titolo



## LEGGI ANCHE

13/05/2024



Mobilità elettrica, successo per E-Tech e E-Charge: a Bologna 4mila visitatori (+19%)

20/05/2024

Mimit, il 22 maggio tavolo Industria Italiana Autobus

22/05/2024

Auto, Vavassori (Anfia): prossimi cinque anni in Ue fondamentali per futuro industria

[> Altre notizie](#)

## NOTIZIE FINANZA

29/05/2024

Torna l'energia di Plenitude negli eventi dell'estate 2024

29/05/2024

RiminiWellness 2024: al via domani l'edizione numero 18 dell'appuntamento internazionale di IEG

29/05/2024

SEA Prime conferma solida crescita nel 1° trimestre 2024



(elettrico, idrogeno, software defined vehicles), nella **riconversione produttiva e riqualificazione dei lavoratori**. Bisogna assolutamente ridurre i costi dell'energia, incrementare la circolarità delle produzioni e rendersi autonomi nell'approvvigionamento e trattamento delle materie prime. Come ha auspicato anche il Presidente Draghi nell'anticipazione del suo report all'Ecofin, senza più tabù, dobbiamo velocemente adottare azioni concrete per rilanciare la competitività europea.

Nel prossimo mandato sono in programma, tra le altre, le **clausole di revisione** relative alle regolamentazioni sui target di riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri al 2035 e pesanti al 2040. Senza perdere di vista l'obiettivo condiviso di un'ambiziosa decarbonizzazione, l'auspicio è che le istituzioni europee rivedano le metodologie di raggiungimento degli obiettivi in un'ottica neutrale e plurale, che consenta a tutte le tecnologie di poter contribuire alla causa. Dagli europarlamentari italiani ci aspettiamo, quindi, che facciano squadra nazionale, per portare avanti uniti azioni fondamentali per la filiera italiana in considerazione della sua rilevanza. In particolare, ci riferiamo alla **necessità di poter considerare gli investimenti pubblici per la transizione energetica** fuori dal 'patto di stabilità' e di adottare un 'temporary framework automotive' che consenta alle aziende di ogni dimensione e su tutto il territorio nazionale di essere supportate nella transizione".

29/05/2024

Marathon Oil vola dopo  
mossa ConocoPhillips (-3%)[> Altre notizie](#)

## CALCOLATORI



Casa

Calcola le rate del mutuo



Auto

Quale automobile posso permettermi?



Titoli

Quando vendere per guadagnare?



Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

Servizio a cura di **teleborsa**

## LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDi News Network S.p.A.

Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -

P.I. 01578251009 Società soggetta

all'attività di direzione e coordinamento

di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

[Scrivi alla redazione](#)[Contatti](#)[CMP](#)[Pubblicità](#)[Cookie Policy](#)[Sede](#)[Dati Societari](#)[Privacy](#)

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

## Stellantis: a Pomigliano la Panda euro 7 sarà in produzione almeno fino al 2029

Tavolo a Roma con il ministro Urso



di Nando Santonastaso

**M** ARTICOLO RISERVATO AGLI ABBONATI

Mercoledì 29 Maggio 2024, 07:01

3 Minuti di Lettura

**f** Era lo scorso primo febbraio quando l'amministratore delegato di **Stellantis, Carlos Tavares**, metteva in dubbio il futuro dello stabilimento di Pomigliano d'Arco (e di Mirafiori, in Piemonte) ipotizzando tagli di personale tutt'altro che banali. Poche settimane dopo, il primo dietrofront, con l'annuncio che in **Campania** si sarebbe andati avanti con la Panda, nella versione Pandina, allora appena presentata, «fino al 2027», con relativa smentita sui peggiori scenari per il sito e per le produzioni in Italia («Una fake news che ce ne andremo» esplicitò il manager di origini portoghesi). Ieri, la nuova conferma, decisamente più significativa della precedente perché giunta durante il tavolo di confronto tra Stellantis e i sindacati al ministero delle Imprese e del made in Italy dedicato a Pomigliano e a Cassino, presenti lo stesso ministro Urso e i rappresentanti delle due Regioni oltre che il presidente della filiera automotive (Anfia) Vavassori: nel sito intitolato a **Giovan Battista Vico**, in Campania, dove si producono anche il Suv Tonale dell'Alfa e la Dodge Hornet, si continuerà a produrre la Panda almeno fino al 2029 ma con ampia probabilità di andare anche oltre.



adv

## APPROFONDIMENTI

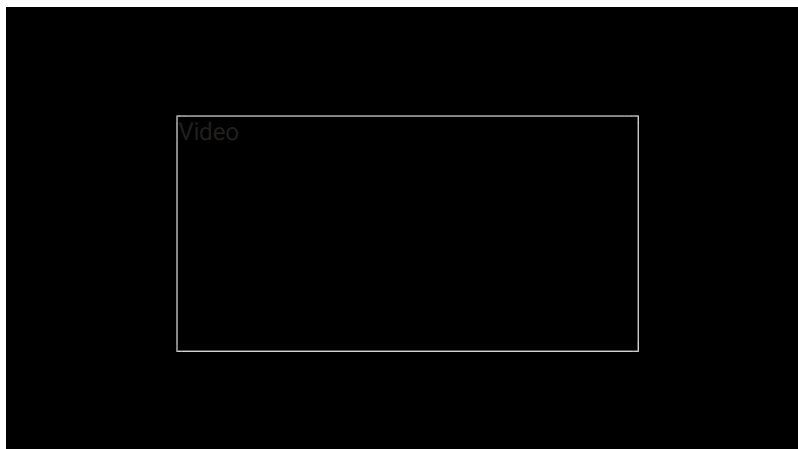


Pomigliano stabilimento Stellantis, il sindaco Russo: «Soddisfatti dalle rassicurazioni sulla produzione»



Stellantis, 500 ibrida a Mirafiori dal 2026. Tavares: «Ambizione 1 milione veicoli condivisa con governo»

Le auto cinesi e i dilemmi dell'Europa



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## La produzione

Strategia forse persino obbligata perché, come ricorda il neosegretario generale della Fim Cisl, **Ferdinando Uliano**, «Pomigliano ha chiuso in positivo la produzione 2023, un aspetto importante che ora, con la notizia della continuità produttiva della Panda ibrida al 2029 e forse oltre, insieme alle altre produzioni, ci fa ben sperare anche rispetto all'occupazione nei prossimi anni sia per Pomigliano che per l'indotto. Restano però sul tavolo aggiunge il sindacalista - aspetti strutturali come il costo dell'energia su cui bisogna lavorare per ridurre i costi produttivi. E questo deve avvenire dentro uno schema che definisce le responsabilità di ognuno: Stato, Regioni e azienda per rendere competitivo oltre che il sito di Pomigliano l'intero settore industriale nel nostro Paese». Per la verità lo stesso Tavares aveva già previsto che su Pandina si sarebbe andati avanti «almeno fino al 2030», come spiegò ad aprile in una intervista. Ma il segnale arrivato ieri mette definitivamente a tacere dubbi e perplessità sul ruolo dello stabilimento di **Pomigliano**, pure in un contesto ancora non del tutto chiaro, nel quale ad esempio il passaggio all'elettrico sta subendo una evidente frenata e la strategia della flessibilità produttiva, con il ricorso a piattaforme in grado di produrre anche modelli ibridi è la nuova "regola".

## La transizione

Spiegano i leader nazionale e campano della Uilm, Ficco e Auriemma, che l'annuncio dell'investimento Stellantis sulla motorizzazione euro 7 della **Panda**, che «consentirà di prolungarne la sua produzione per tutto il futuro prevedibile, probabilmente almeno fino al 2029», è stato possibile grazie alla «battaglia fatta dal Governo italiano in sede europea, anche su nostra precisa richiesta sindacale, per correggere una normativa europea sul motore euro 7 che avrebbe di fatto messo a repentaglio la sopravvivenza del motore endotermico non nel 2035, ma già nel 2025». Per la Uilm, quella battaglia dimostra che l'Italia «deve impegnarsi in sede europea per correggere le storture di una transizione all'elettrico mal concepita e che da ciò dipende in gran parte la salvaguardia del settore automotive nel nostro Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

---

### LEGGI ANCHE

**IL FISCO**

## TRASPORTI (IN)SOSTENIBILI

di Laura Della Pasqua

A destra, l'intenso trasporto merci realizzato dai camion lungo l'asse del Brennero. Nel nostro Paese i Tir - oltre 720 mila - hanno in media più di 14 anni.

L'industria del trasporto pesante se lo aspettava. Dopo la messa al bando delle auto endotermiche, ora è la volta anche dei Tir e degli autobus. Le nuove regole sulle emissioni sono figlie dell'ideologia «green» di estendere l'elettrificazione «senza se e senza ma», totalmente slegate dalla valutazione del parco vetture circolante e dello stato della rete infrastrutturale.

Il tutto avviene, peraltro, in un momento in cui il sistema del trasporto merci in Europa è fortemente penalizzato dalla guerra in Ucraina e dagli attacchi dei guerriglieri Houthi nel Mar Rosso. Un ultimo colpo di coda, un'altra eredità che la maggioranza uscente lascia al nuovo Parlamento dell'Unione quale emergerà dalle elezioni di giugno. Un'eredità pesante da gestire - ed eventualmente da cambiare - giacché l'obsolescenza dei mezzi pesanti, anche se con alcuni distinguo tra Paesi più virtuosi rispetto alle norme ecologiche sulle emissioni (la Germania) e altri meno (come l'Italia che ha votato contro il regolamento insieme a Slovacchia e Polonia), imporrà investimenti molto onerosi e un sistema di organizzazione della rete dei punti di ricarica non semplice.

**L'obiettivo è ambizioso, al limite dell'irrealistico: la neutralità carbonica entro la metà del secolo.** I target di riduzione delle emissioni per i nuovi veicoli pesanti sono definiti in base alle categorie: gli autocarri di grandi dimensioni (come gli autobus a lunga percorrenza, i camion della nettezza urbana, i ribaltabili e le betoniere) dovranno diminuire le proprie emissioni del



45 per cento tra 2030 e 2034, del 65 per cento tra 2035 e 2039, e del 90 per cento a partire dal 2040.

Quanto agli autobus urbani, invece, la riduzione dovrà toccare il 90 per cento entro il 2030 e dovrà essere totale (cioè, zero emissioni) entro la metà del prossimo decennio. A partire dal 2030, inoltre, rimorchi e semirimorchi dovranno abbattere l'anidride carbonica emessa rispettivamente del 7,5 per cento e del 10 per cento. «Viene prevista una revisione del regolamento da parte dell'esecutivo Ue entro il 2027 e in quella occasione potrebbe essere introdotto qualche cambiamento. La prima scadenza del 2030 potrebbe saltare. Mettersi in regola in soli sei anni è davvero complesso. Mancano persino le stazioni di ricarica elettrica adatte per i camion» commenta con *Panorama* il direttore generale di Unrae (l'associazione degli autoveicoli esteri che operano in Italia), Andrea Cardinali. E sottolinea che «Acea (l'associazione europea dei costruttori di veicoli) ha chiesto la creazione di 50 mila stazioni di ricarica in tutta Europa da dislocare sulle principali direttrici di trasporto del continente,

# IL GREEN DEAL è finito sotto un Tir

**I target fissati da Bruxelles per la riduzione delle emissioni dei veicoli pesanti sono irrealistici e penalizzano l'Italia. Dove il 97 per cento degli oltre 720 mila camion viene alimentato a diesel. Ma forse, anche nella Ue, il pragmatismo può battere l'ideologia.**





Agf. Ipa

come le autostrade e le superstrade. Ma siamo alle solite: non si può fissare l'obiettivo di zero emissioni senza creare le condizioni affinché ciò sia possibile. La rete distributiva di elettricità è fondamentale e deve essere adeguata al rifornimento dei mezzi pesanti che assorbono una potenza elevata».

**Lo sforzo economico per adeguarsi alle nuove norme, è importante.** Per l'Italia l'impegno sarà maggiore rispetto agli altri Stati membri. Nel nostro Paese, infatti, c'è un parco circolante di oltre 720 mila camion, tra i più vecchi d'Europa, con un'età media che supera i 14 anni e per più del 50 per cento è composto da veicoli di classe inferiore all'Euro 4. Le associazioni nazionali dell'autotrasporto e dell'automotive (Anfia,

Anita, Federauto, Unatras e Unrae) hanno stimato che servirebbero oltre 700 milioni di euro, per far fronte agli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e loro infrastrutture, così da garantire in un triennio l'eliminazione dalla circolazione del 25-30 per cento dei mezzi più vetusti e inquinanti.

Il paradosso però è che sono state scritte regole e scadenze ma non c'è traccia di fondi europei e nazionali per agevolare lo svecchiamento della flotta. I più recenti dati Anfia dicono che nel 2023 sono stati immatricolati nel nostro Paese 72 Tir elettrici. Nel 2022 erano stati 17. Sempre relativamente al 2023, la quota dei Tir elettrici sul mercato rappresenta lo 0,3 per cento del totale. Una percentuale irrisoria che renderà molto difficile l'applicazione del nuovo regolamento sulle emissioni.

L'Italia parte svantaggiata rispetto agli altri Paesi europei, avendo il 97 per cento dei Tir, alimentato con motore diesel. C'è poi un altro handicap. «Il settore è caratterizzato da una miriade di trasportatori, sottocapitalizzati, che non investono da oltre vent'anni». Le associazioni ambientaliste hanno criticato il regolamento europeo dicendo che le scadenze sono troppo morbide e che si doveva fare di più. Ma dovrebbero essere le ultime polemiche. Il vento nella Ue sta cambiando e l'ideologia cede il passo al pragmatismo. ■



**Un bus elettrico urbano a zero emissioni.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Valuta a SOLI 5.90€ (Invece di 12.90€)  
i Danni alla Carrozzeria del tuo Veicolo

● 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

Anfia

# All'Europa serve un piano straordinario di politica industriale



Redazione Online | Pubblicato il 29/05/2024 | 0 commenti

VIDEOPERTINA

Renault Scenic: da Milano a Parigi in elettrico

ADV

L'**Anfia** ha pubblicato e condiviso con i partiti un manifesto volto ad evidenziare le priorità e le richieste delle imprese italiane per la prossima legislatura europea, alla luce del dibattito in corso sulla transizione e sulla decarbonizzazione di mobilità e trasporti. In particolare, in vista delle imminenti elezioni, l'associazione chiede che l'Unione si doti di "un piano straordinario di politica industriale": un tema sollevato pure da Luca de Meo, presidente dell'Acea, nel suo **appello all'Europa**.

**I rischi.** Secondo l'Ania, "gli ambiziosi obiettivi approvati nella scorsa legislatura e l'assenza di un piano strategico europeo di riconversione industriale stanno mettendo a rischio la storica capacità delle imprese automotive italiane, in particolare quelle della componentistica, di competere a livello globale", mentre le imprese asiatiche ed americane "possono contare su politiche industriali e commerciali di grande supporto e regole assai meno stringenti". Ecco perché i prossimi cinque anni sono considerati "cruciali" per l'intera filiera italiana.

**Regolamentazione e programmazione.** "L'80% delle regolamentazioni del settore automotive viene definito in Europa", spiega il presidente dell'Ania Roberto Vavassori. "Pertanto, è fondamentale che gli eletti al Parlamento europeo siano consapevoli dell'importanza che i prossimi cinque anni avranno per la tenuta industriale e sociale dell'industria italiana della mobilità. Se vogliamo dare alle nostre imprese la possibilità di competere ancora a livello globale, serve un approccio pragmatico e razionale nella regolamentazione. L'Europa, per rimanere un posto attrattivo dove produrre veicoli, deve adottare un piano straordinario di politica industriale che rilanci e supporti le imprese negli investimenti in ricerca e sviluppo nelle nuove tecnologie (elettrico, idrogeno, software defined vehicles), nella riconversione produttiva e riqualificazione dei lavoratori". Inoltre, per Vavassori "bisogna assolutamente ridurre i costi dell'energia, incrementare la circolarità delle produzioni e rendersi autonomi nell'approvvigionamento e trattamento delle materie prime" e, quindi, adottare "velocemente" misure "concrete per rilanciare la competitività europea. Il presidente dell'Anfia ricorda anche la clausola di revisione delle normative sul riduzione delle emissioni al 2035 ed esprime l'auspicio che, "senza perdere di vista l'obiettivo condiviso di un'ambiziosa decarbonizzazione", le istituzioni europee "rivedano le metodologie di raggiungimento degli obiettivi in un'ottica neutrale e plurale, che consenta a tutte le tecnologie di poter contribuire alla causa".

**Fare squadra.** In conclusione, Vavassori chiede agli europarlamentari



**FLEXAUTO NUOVA ERA... SU MISURA**  
Flexauto Nuova Era: un'esperienza di mobilità su misura

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

## Focus ON



**Flexauto  
Nuova  
Era: un'esper**

NFO PUBBLICITARIA



**Jeep  
Avenger e-  
Hybrid: l'ecce**

NFO PUBBLICITARIA

ADV

ADV





italiani di "fare squadra" per portare avanti "azioni fondamentali per la filiera italiana in considerazione della sua rilevanza. In particolare, ci riferiamo alla necessità di poter considerare gli investimenti pubblici per la transizione energetica fuori dal 'patto di stabilità', consentendo alle aziende di ogni dimensione e su tutto il territorio nazionale di essere supportate nella transizione".

TAGS: ANFIA ACEA LUCA DE MEO  
ROBERTO VAVASSORI UNIONE EUROPEA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

**COMMENTA**

Disclaimer

ADV



ADV



**QUATTORRUOTE**

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

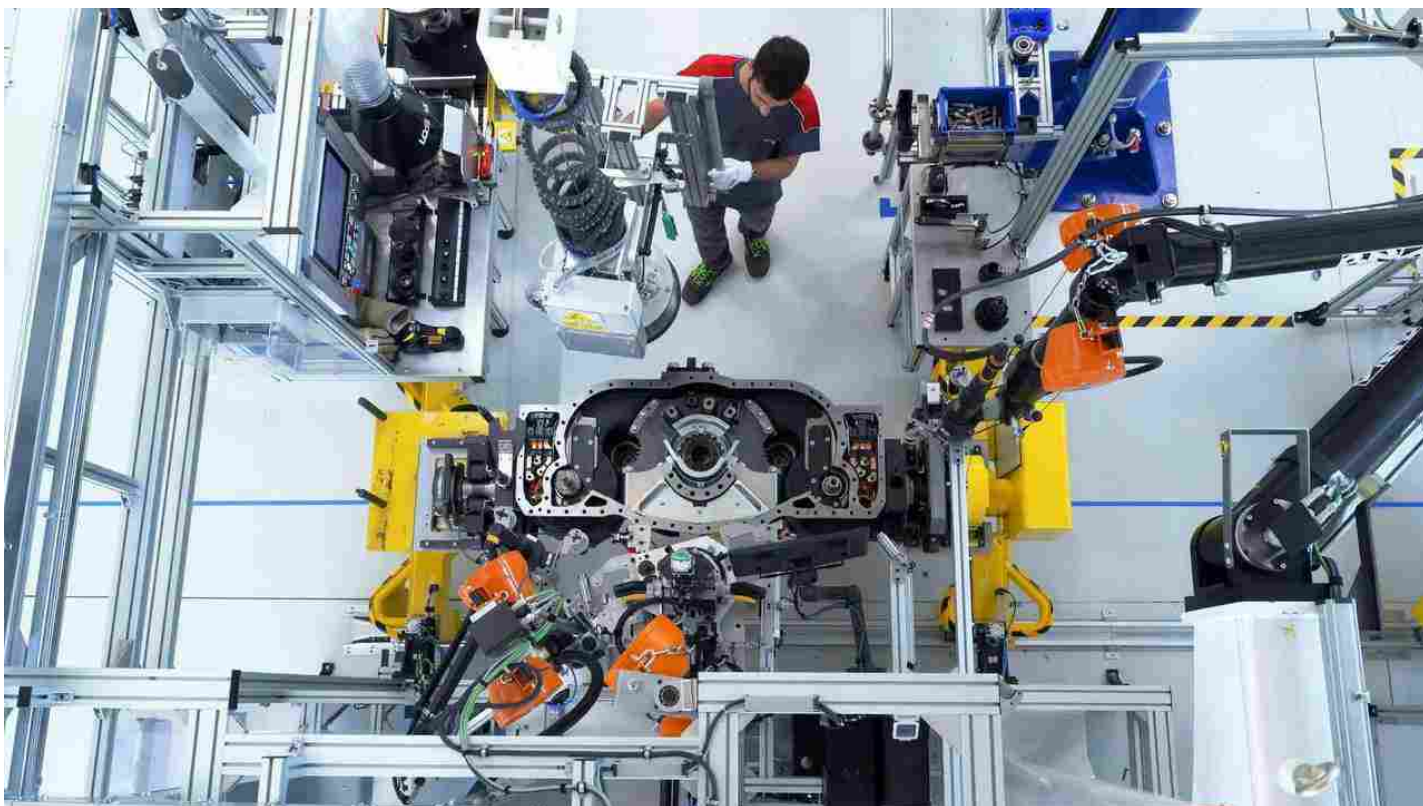




Home News Attualità e mercato

### Cosa chiede l'Italia dell'auto in vista delle elezioni europee

L'Anfia ha pubblicato un manifesto che illustra sfide e approcci per il futuro dell'auto in Italia e in Europa



29 Maggio 2024 alle 15:30



Di: Massimo Grassi @ in

Le elezioni europee dell'8 e 9 giugno 2024 sono molto attese dal mondo auto, da tempo al centro di discussioni per il futuro della mobilità nel Vecchio Continente. Dallo stop ai motori termici previsto per il 2035 all'introduzione dello standard Euro 7 - rivisto al ribasso - sono molti i temi sul tavolo della Commissione.

Per questo l'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha pubblicato un manifesto nel quale illustra le sfide cui sarà chiamata l'Europa nei prossimi anni:

"Decarbonizzazione e digitalizzazione dei processi produttivi, progressiva elettrificazione dei veicoli leggeri e pesanti, ricerca e adozione di vettori energetici a bassa o nulla impronta carbonica. Queste le complesse sfide regolamentari comunitarie che hanno spinto la filiera automotive europea ad affrontare la più grande rivoluzione della sua storia fronteggiando al

Cerca un'auto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

contempo l'enorme pressione competitiva asiatica e statunitense"

### I numeri dell'auto in Europa

Un'industria, quella dell'auto, che in Europa pesa per il 7% del PIL, occupando 13 milioni di lavoratori per un totale di 392 miliardi di euro di gettito fiscale. Un fulcro dell'economia dell'Unione e non solo. In Italia - stando ai dati pubblicati da Anfia - tra costruttori e componentistica si arriva al 5,6% del PIL, con più di 200.000 addetti e fatturato superiore ai 100 miliardi di euro. Allargando lo sguardo il mondo dei servizi alla mobilità rappresenta il 19% del Prodotto Interno Lordo, per un totale di 76 miliardi di gettito fiscale. Il comunicato sottolinea poi come

### ULTIMI ARTICOLI

- 15:00 [Autovelox: ecco come cambiano le regole](#)
- 14:00 [Come funziona il primo motore ibrido della Porsche 911](#)
- 13:00 [Renault Espace full hybrid \(2024\), la prova dei consumi reali](#)
- 12:39 [Cina ed Europa si parlano per evitare i dazi](#)
- 12:16 [Toyota costruirà piccole auto sportive a benzina finché potrà](#)
- 08:45 [Alfa Romeo abbandona la targa asimmetrica spostata a sinistra](#)
- 00:45 [BMW Serie 3 2024, berlina e Touring ora sono più tecnologiche](#)

"L'80% delle regolamentazioni del settore automotive viene definito in Europa. È pertanto fondamentale che gli eletti al Parlamento europeo siano consapevoli dell'importanza che i prossimi 5 anni avranno per la tenuta industriale e sociale dell'industria italiana della mobilità. Se vogliamo dare alle nostre imprese la possibilità di competere ancora a livello globale, serve un approccio pragmatico e razionale nella regolamentazione".

Per questo l'Anfia sottolinea come "Il prossimo mandato europeo sarà fondamentale nella definizione di strategie di politica industriale".

Secondo l'associazione i pilastri sono:

- Rilancio e supporto degli investimenti delle imprese automotive per dare loro la possibilità di essere competitive a livello globale
- Impegno della filiera verso l'economia circolare con produzioni carbon neutral al 2040
- Ricerca e innovazione su batterie, idrogeno, intelligenza artificiale, guida autonoma e connessa, Software Defined Vehicles
- Reskilling per gli attuali lavoratori del settore e formazione nuove competenze.
- Diffusione omogenea in Europa delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici e per il rifornimento ad idrogeno. Diffusione dei Carbon neutral fuels

Obiettivi che richiederanno sforzi da parte di tutti gli attori, passando per differenti step:

- Fase di "pausa regolamentare" che garantisca alle imprese una programmazione di medio e lungo termine
- Regolamenti sui target CO2 di veicoli leggeri e pesanti: adozione di approccio tecnologicamente neutrale definizione di una metodologia di calcolo delle emissioni dei veicoli alimentati con "Carbon neutral fuels"
- Piano di politica industriale europea per l'automotive: definizione rapida di una strategia settoriale che definisca priorità, linee d'azione e politiche da mettere in atto per rendere l'Europa un

posto ancora attrattivo per produrre veicoli e investire in Ricerca e Sviluppo

[Politiche commerciali con la Cina](#) per bilanciamento dei [dazi su import/export veicoli](#) e parti e componenti

Value chain europea delle batterie. Stimolare lo sviluppo per rendere l'Europa indipendente nell'approvvigionamento e trattamento delle materie prime

L'Anfia chiama poi in causa i candidati italiani alle prossime elezioni europee, chiedendo loro di portare in Europa un nuovo approccio al tema

"Dagli europarlamentari italiani ci aspettiamo, quindi, che facciano squadra nazionale, per portare avanti unità azioni fondamentali per la filiera italiana in considerazione della sua rilevanza. In particolare, ci riferiamo alla necessità di poter considerare gli investimenti pubblici per la transizione energetica fuori dal 'patto di stabilità' e di adottare un 'temporary framework automotive' che consenta alle aziende di ogni dimensione e su tutto il territorio nazionale di essere supportate nella transizione".

[Il manifesto per le elezioni europee dell'Anfia](#)



L'Europa e il mondo auto

[Lega: "Stop benzina e diesel? Scelta disastrosa. Sì ai biocarburanti"](#)

[Chi sono i cinesi che vogliono produrre auto in Europa](#)

DA NON PERDERE



[Siamo entrati nel tunnel dove si studia la materia oscura](#)

[Telepass e non solo, tutte le alternative per pagare il pedaggio](#)

[Il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este torna a maggio 2024](#)

[Dieselgate Volkswagen, 60mila italiani riceveranno fino a 1.100 euro](#)

[Così Chery è pronta a invadere l'Europa coi SUV Omoda e Jaecoo](#)

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



Pubblicità



## Flotte Aziendali: il mercato, gli scenari e la guida alla scelta dell'auto

Indice

Servizio | Trend



# Flotte aziendali, ecco perché il problema del valore residuo frena la corsa delle auto elettriche

I modelli con trazione totalmente a batteria sono in affanno nel settore del noleggio a breve e a lungo termine. Scontano, al contrario delle full hybrid, difficoltà di gestione quotidiana e una scarsa rivendibilità a fine locazione

di Mario Cianflone

30 maggio 2024



Loading...

▲ La Alfa Romeo Junior, crossover compatto costruito in Polonia che ha cambiato nome: fino a qualche giorno dopo dal lancio internazionale il nome di questa vettura, che rappresenta il futuro del brand italiano di Stellantis, sarebbe dovuto essere Milano, ma sulla scia di polemiche sulla provenienza della vettura innescate dal ministero delle imprese e del made in Italy ha cambiato nome in Junior. La vettura è la prima Alfa Romeo elettrica, ma è anche mild hybrid in virtù della piattaforma Cmp. Ed è una proposta che punta con decisione sul mercato delle flotte aziendali



Ascolta la versione audio dell'articolo



4' di lettura



E' sotto gli occhi di tutti. L'auto elettrica nel mondo del noleggio è, al

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



momento, un flop. E lo è soprattutto in quello a breve termine, ma le Bev non stanno bene neppure in quello a lungo termine. È un dato di fatto dal quale cogliere una lezione: a decidere sono sempre i consumatori e le imposizioni dall'alto funzionano poco e gli storytelling delle lobby green ancora meno.

Questo non vuol dire che non sia necessario avere flotte più pulite ed ecocompatibili, ma solo che il mercato ha bisogno di tempo per adeguarsi e per evolvere. L'armatevi e partite all'armata Brancaleone della crociata verde non funziona e non ha funzionato.

Pubblicità  
Loading...

24

Lo si è visto con i primi gruppi mondiali del noleggio che hanno ceduto, o stanno cedendo, le flotte elettriche. Emblematico è il caso di Hertz che ai primi dell'anno ha fatto retromarcia sulle vetture a ioni di litio, comprese moltissime Tesla, per acquisire modelli a benzina. Addirittura si è dimesso il ceo, Stephen Scherer, che aveva deciso di comprare ben 100mila Tesla, dopo una trimestrale da panico e paura: perdita di 348 milioni di dollari nel quarto trimestre del 2023, contro un profitto di 116 milioni di dollari nello stesso periodo dell'anno precedente.

Andiamo al punto: perché le elettriche non funzionano nel rent-a-car? La risposta è semplice e non ci voleva un guru delle mobilità dolce a capire che se uno, abituato a usare un'auto termica, arriva a Francoforte, Catania o New York e deve noleggiare all'aeroporto, non può avere come prima esperienza quella di mettersi al volante di una e-car. E anche se fosse abituato a usare una bev (e ricaricarla) comunque non è molto comodo, con poco tempo a disposizione per trovare anche quello necessario per restituire la vettura con il pieno di energia (dopo aver trovato una colonnina libera). Con un'auto a benzina è questione di cinque minuti non di ore. E con il "rent-a-bev" dunque si finisce per noleggiare un'automobile per ricaricarla. In una parola: assurdo.

#### NUOVO SERVIZIO

Calcola il tuo preventivo online per l'assicurazione della tua auto, moto e motociclo  
Scopri di più →

24

**LAB24** Il prezzo della benzina  
Scopri di più →

24





▲ La nuova generazione di Volkswagen Tiguan con motori benzina, diesel e anche ibridi plug-in con circa 100 km di autonomia

«Infatti- spiega Pier Luigi del Viscovo, fondatore e direttore del Centro Studi Fleet&Mobility - è il rent-a-car ad avere problemi, perché il cliente non vuole il pensiero di ricaricare, specie alla riconsegna per evitare addebiti per mancato rifornimento».

Il settore del noleggio, a breve e a lungo termine, ha preso pertanto le distanze dall'auto elettrica e c'è anche un tema chiave: quello del valore residuo. Il business model di questo settore si basa infatti sulla tenuta del valore della vettura usata a fine ciclo di noleggio. Palese è che se il mercato delle elettriche non decolla, la rivendibilità diventa aleatoria. Inoltre, a peggiorare la situazione c'è la guerra dei prezzi innescata da Tesla e dal "divino" Elon Musk che in questo modo ha lanciato una bomba atomica sulla industry dell'auto e del noleggio. Se i prezzi del nuovo calano, l'usato si deprezza ancora di più e allora salta il banco: ciao bev e phev, bentornate auto benzina (e ibride) nelle flotte e nel rent a breve.

A questo punto qual è la situazione, anche in Italia? «Nel noleggio lungo termine - dice del Viscovo - la quota delle Bev è poco sopra quella del resto del mercato, mentre è molto più alta per le plug-in, che sono un compromesso tra essere in compliance con le politiche green a riuscire a camminare comunque. I manager che ce l'hanno girano quasi sempre col motore termico. Secondo una recente indagine, si tratta di *greenwashing*».

E mentre le elettriche e anche le phev, le cosiddette ibride plug in sono forzate nelle car policy, le ibride, le full hybrid conquistano quote nelle flotte. Qui il parametro del valore residuo è importante e già da anni le Case aiutano i noleggiatori con gli sconti per compensare valori residui più prudenti delle elettriche e delle phev. Ciò detto, quello che conta però è l'oscillazione del valore residuo. Incentivi e taglio dei listini mettono fuori gioco le auto Bev già quotate e in flotta, con perdite da parte dei noleggiatori. Per fortuna si tratta di numeri molto contenuti.



▲ Il crossover elettrico cinese Byd Seal U: offre circa 500 km di autonomia ma è disponibile anche con powertrain ibrido ricaricabile con funzionamento dual mode

Viceversa il valore residuo delle ibride senza spina è più alto. «Il motore ibrido - continua del Viscovo - è un successo della tecnologia e attira clienti in ogni segmento. Ecco perché i modelli ibridi e full hybrid non alla spina sono le vetture che tutti vogliono».

Nel settore delle flotte si assiste anche, come nel mercato dei privati, a una maggiore presenza di auto cinesi, che non a caso puntano su tecnologie ibride in questo settore. «Le flotte - afferma del Viscovo- hanno iniziato a valutare le cinesi, incluso DR, quando le case tradizionali non consegnavano, per problemi e per tenere bassi gli sconti. In generale, ci sono segnali concreti di una minore rigidità delle car policy». Resta dunque da capire, soprattutto nelle flotte che hanno una vocazione di benefit al dipendente, quanto sia competitiva una vettura made in China rispetto a una classica tedesca premium.

In ultimo, nelle flotte aziendali è dirompente la questione della fiscalità, anche per sostenere la transizione verso la mobilità elettrica. Infatti Anfia, Aniasa, Federato, Motus-E e Unrae hanno chiesto al governo una revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese.

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI [automobile](#) [Cina](#) [New York](#) [Francoforte](#) [Catania](#)

Mario Cianflone  
caposervizio

[X](#) @mariocianflone1 [in](#) LinkedIn

Espandi ▾

Loading...

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

## AUTOMOTIVE: MARIOTTI (UCIMU), STIMA -10% AL 2030 DOMANDA MACCHINE UTENSILI



Diminuzione occupazione stimata a 2.500 posti (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 30 mag - 'La domanda di macchine utensili espressa dal settore automotive dovrebbe calare del 10% entro il 2030, quella di macchine e utensili che producono per esportazione del 26%. Praticamente si tratta di una diminuzione di 250 milioni se parliamo del calo del 10% e se parliamo del 26% si tratta di 400 milioni'.

Così Alfredo Mariotti, direttore generale di Ucima-Sistemi per produrre, l'associazione dei costruttori italiani di macchine utensili, robot, automazione e di prodotti a questi ausiliari, intervenendo alla presentazione dello studio 'Impatto ed evoluzione dell'elettrificazione dei veicoli', presentato oggi da Ice, Anfia e Ucima-Sistemi per produrre, in collaborazione con AlixPartners. Questo si riflette in "un calo di occupazione di circa 2.500 persone", ha specificato il manager. 'E' giusta la sostenibilità, tutti dobbiamo confrontarci con il problema dell'ambiente, ma o riusciamo a farlo nei tre campi specifici di ambiente, sociale ed economico o fallisce tutto', ha concluso.

Mar-

(RADIOCOR) 30-05-24 14:57:14 (0440) 5 NNNN

### TAG

**CONGIUNTURA OCCUPAZIONE ECONOMIA**
**INDICATORI ECONOMICI EXPORT ITA**
[Siti Euronext](#)
[Euronext](#)
[Live Markets](#)
[Altri link](#)
[Comitato Corporate Governance](#)
 EN



#ANFIA

# ANFIA ai futuri europarlamentari: ridefinire gli obiettivi del 2035



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Scopri il Manifesto ANFIA con le priorità e le richieste dell'industria automobilistica italiana per il prossimo mandato europeo



30 Maggio 2024 - 12:10

**ANFIA**, Associazione nazionale filiera industria automobilistica, in vista delle **imminenti elezioni europee** ha pubblicato e condiviso con i partiti un **Manifesto con le priorità e le richieste delle imprese italiane dell'automotive per la prossima legislatura**. Si tratta in pratica di una sorta di appello ai futuri europarlamentari del nostro Paese per sostenere il comparto nel prossimo mandato 2024-2029 che, per l'ANFIA, sarà fondamentale nel definire nuove strategie di politica industriale che consentano alle imprese automobilistiche di **continuare a competere**, con successo, a livello globale. Tra le richieste c'è anche la ridefinizione degli **obiettivi del 2035** (e del 2040 per i mezzi pesanti), non tanto come termini ma consentendo a **tutte le tecnologie** (leggasi carburanti neutri) di poter contribuire alla causa.

## ANFIA: PROSSIMI 5 ANNI CRUCIALI PER LA TENUTA COMPETITIVA DELL'INDUSTRIA AUTO ITALIANA

Secondo l'associazione che rappresenta la filiera automotive, gli **ambiziosi obiettivi approvati nella scorsa legislatura** e l'assenza di un piano strategico europeo di riconversione industriale stanno **mettendo a rischio** la storica capacità delle imprese automotive italiane, in particolare quelle della componentistica, di **competere a livello globale**, trovandosi a dover affrontare la transizione ecologica in un contesto di altissima competizione, in cui, però, le imprese asiatiche e americane possono contare su politiche industriali e commerciali di grande supporto e regole assai meno stringenti.

Di conseguenza, per poter attraversare con



Incentivi auto 2024: come richiedere il nuovo Ecobonus

### Ultime notizie



Revisioni veicoli: +7,4% la produttività dei centri autorizzati nel 2023



Tagliando auto: puoi farlo dove vuoi senza perdere la garanzia



20 domande e risposte  
 Ponte sullo Stretto: 20 risposte tecniche ai dubbi sulla costruzione



successo la **più grande rivoluzione tecnologica della storia**, volta alla decarbonizzazione dei processi produttivi, alla progressiva elettrificazione dei veicoli e alla diffusione di vettori energetici a bassa o nulla impronta carbonica, **i prossimi 5 anni saranno cruciali per la tenuta competitiva di un settore che in Italia rappresenta il 5,6% del PIL**, fattura oltre 100 miliardi di euro e che, tra i principali costruttori e componentisti, occupa oltre 230.000 addetti.

## UN NUOVO APPROCCIO ALLA TRANSIZIONE BASATO SU AMBIZIONE, RAZIONALITÀ E COORDINAMENTO

Serve dunque, si legge nel [Manifesto di ANFIA](#), un nuovo approccio alla transizione basato su **ambizione, razionalità ed esecuzione coordinata**. E per realizzarlo occorrono pragmatismo tecnologico e azioni concrete e misurabili. *“L’80% delle regolamentazioni del settore automotive viene definito in Europa”*, ha detto a questo proposito il presidente Roberto Vavassori, *“È pertanto fondamentale che i nuovi eletti al Parlamento europeo siano consapevoli dell’importanza che i prossimi 5 anni avranno per la **tenuta industriale e sociale dell’industria italiana della mobilità**. Se vogliamo dare alle nostre imprese la possibilità di competere ancora a livello globale, serve un approccio pragmatico e razionale nella regolamentazione”*.

Italia: produzione 5,6% PIL	
Costruttori	Componentistica
Imprese: 45	Imprese: 2.167
Addetti: 65.320	Addetti: 166.800
Fatturato: €42 mld	Fatturato: €60 mld
Export: €23,2 mld	Export: €23,5 mld
Import: €36,6 mld	Import: €18,3 mld
Saldo Commerciale: €-13,4 mld	Saldo Commerciale: €+5,2 mld

## COSA CHIEDE L'INDUSTRIA AUTOMOTIVE ITALIANA AI FUTURI EUROPARLAMENTARI

Per l'associazione le **leve competitive** per filiera automotive europea, sulle quali bisogna assolutamente **puntare**, sono:



Rilancio e supporto degli **investimenti delle imprese automotive** per dare loro la possibilità di essere competitive a livello globale;

Impegno della filiera verso l'**economia circolare** con produzioni carbon neutral al 2040;

Ricerca e innovazione su batterie, idrogeno, intelligenza artificiale, guida autonoma e connessa, Software Defined Vehicles;

Reskilling per gli attuali lavoratori del settore e **formazione nuove competenze**;

Diffusione omogenea in Europa delle **infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici** e per il rifornimento a idrogeno e diffusione dei carbon neutral fuels.

Di seguito, invece, le **richieste ai futuri europarlamentari italiani**:

Fase di '**pausa regolamentare**' che garantisca alle imprese una programmazione di medio e lungo termine;

Visto che nel prossimo mandato sono in programma le **clausole di revisione** relative alle regolamentazioni sui target di riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri al 2035 e pesanti al 2040, e senza perdere di vista l'obiettivo condiviso di un'ambiziosa decarbonizzazione, l'auspicio è che **le istituzioni europee rivedano le metodologie di raggiungimento degli obiettivi in un'ottica neutrale e plurale**, che consenta a tutte le tecnologie (quindi anche ai carburanti neutri) di poter contribuire alla causa;

**Piano di politica industriale europea per l'automotive**: definizione rapida di una strategia settoriale che definisca priorità, linee d'azione e politiche da mettere in atto per rendere l'Europa un posto ancora attrattivo per produrre veicoli e investire in Ricerca e Sviluppo;

Politiche commerciali con la **Cina** per bilanciamento dei dazi su import/export veicoli, parti e componenti;

Value chain europea delle **batterie**, nel senso di stimolare lo sviluppo per rendere l'Europa indipendente nell'approvvigionamento e trattamento delle materie prime.



Resta sempre aggiornato su tutte le novità automotive e aftermarket

Iscriviti gratis al nostro canale whatsapp cliccando qui o inquadrando il QR Code

#ANFIA #INDUSTRIA #UE

Raffaele Dambra - © RIPRODUZIONE RISERVATA

### Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



News      Aftermarket & Flotte      Cura e Manutenzione Auto  
Ricambi e Accessori      Crash test      Forum

Chi siamo - Contatti e Pubblicità - Privacy Policy - Cookie Policy -  
Copyright 2000 - 2024 © SicurAUTO.it - PL6762503116



## Robot

Ucimu: con l'auto elettrica  
2.400 posti a rischio — p.18

# 2035

### L'IMPATTO DELLE NUOVE REGOLE

Nel 2030 saranno vigenti le nuove regole imposte dalla Commissione europea con lo stop alle immatricolazioni delle vetture a motorizzazione

endotermica dal 2035. Norme che saranno già pienamente operative nelle scelte di investimento delle aziende e nelle preferenze di consumo delle famiglie.

# Robot, con l'auto elettrica 2400 addetti a rischio

## Studio Ice-Anfia-Ucimu

In bilico 270 milioni di ricavi, che tuttavia sono solo una quota minima per il settore

Danni maggiori per le tecnologie ad asportazione legate ai motori endotermici

### Luca Orlando

Una perdita di ricavi stimata nell'ordine dei 270 milioni di euro, con 2400 posti di lavoro a rischio. Anche la filiera delle macchine utensili potrebbe subire un impatto negativo, pur se di portata limitata, dalla diffusione delle motorizzazioni elettriche nel mondo dell'auto. La stima realizzata da Alix Partners, in uno studio commissionato da Ice, Anfia e Ucimu-Sistemi per produrre, prova a gettare lo sguardo in avanti al 2030, quando le nuove regole imposte dalla commissione europea (lo stop alle immatricolazioni delle vetture a motorizzazione endotermica dal 2035), saranno già pienamente operative nelle scelte di investimento delle aziende, così come nelle preferenze di consumo delle famiglie. Per il settore delle macchine utensili, che tradizionalmente vede nel mondo dell'auto il principale singolo settore committente, la stima è che l'automotive assorba il 45% della produzione totale, poco meno di tre miliardi rispetto ai 6,5 complessivi (dati 2022), con un peso maggiore legato all'export. L'ipotesi di lavoro

è quella di vedere "danni" maggiori per il settore degli impianti ad asportazione, quelli direttamente coinvolti nella lavorazione dei componenti dei motori tradizionali, con una perdita di fatturato per la parte legata all'auto stimata nell'ordine del 26%, circa 400 milioni in meno nel passaggio dal 2023 al 2030. Emorragia in parte compensata dai progressi nelle vendite di tecnologie non convenzionali e di quelle a deformazione, più direttamente coinvolte nelle nuove produzioni, in grado di aggiungere nel complesso al settore 210 milioni di vendite. Nel saldo finale tra guadagni e perdite, e tenendo conto anche di altre lavorazioni, i tre miliardi di vendite dirette al settore auto scenderanno nel 2030 di 268 milioni a quota 2,75 miliardi, frenata (per la parte legata all'auto) del 9%, che per singole aziende impegnate nelle tecnologie di deformazione potrà essere quasi tripla.

Per il settore nel complesso, guardando alla produzione totale, si tratta però di una riduzione tutto sommato limitata, nell'ordine del 4% dei ricavi totali. Tenendo conto del calo della produzione ma anche delle possibili crisi aziendali conseguenti, lo studio vede a rischio per le 350 aziende del settore una platea di 2400 addetti, il 17% dei lavoratori delle macchine utensili coinvolti nella filiera automotive, il 7,5% rispetto

all'occupazione totale, stimata in poco meno di 32 mila unità. A mitigare l'impatto sono però le azioni delle aziende, che già ora adottano strategie di diversificazione su nuove componenti o su settori diversi, in primis l'aerospazio o l'energia.

«La rivoluzione portata dall'auto elettrica è certamente un tema a cui le aziende guardano con attenzione e un poco di apprensione - commenta il direttore generale di Ucimu Alfredo Mariotti - ma i risultati dello studio non sono destabilizzanti, con riduzioni di attività che sono in parte compensate altrove. Il riorientamento verso comparti con una domanda più vivace, già parte delle abitudini delle nostre imprese, assicurerà sviluppo al settore anche in futuro».

Se per le macchine utensili il tema è da monitorare con grande attenzione, affrontando tuttavia rischi gestibili, nella filiera dei componentisti che realizzano direttamente parti per veicoli che viaggiano a combustione interna il quadro, nell'analisi di Alix Partners, si presenta decisamente più cupo. Le ricadute occupazionali, negative, sono variabili e stimate nell'ordine delle 20-40 mila unità, fino al 30% degli addetti della filiera legati all'auto (130 mila in tutta Italia, di cui oltre il 60% in Lombardia e Piemonte), escludendo i costruttori e l'indotto indiretto. C'è però anche un'ipotesi estrema, quella in cui i volumi di auto prodotte scendano dal livello attuale fino a 700 mila unità, esito non del tutto improbabile alla luce del trend recente. In questo caso, tra crisi aziendali e impatto legato al calo di fatturato, gli addetti a rischio salirebbero a 47 mila unità.

## 45%

### QUOTA DEI RICAVI NELL'AUTO

Per le macchine utensili è il maggiore singolo committente, con un valore di tre miliardi di vendite

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

## STELLANTIS: EMILIA-ROMAGNA CHIEDE INCONTRO URGENTE AL GOVERNO STABILIMENTI MODENA E CENTO



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 31 mag - Un incontro urgente del Tavolo regionale Stellantis per affrontare la crisi degli stabilimenti emiliano-romagnoli Maserati di Modena e di VM di Cento (Fe). A sollecitarlo l'Assessorato regionale allo Sviluppo economico e Lavoro dell'Emilia-Romagna direttamente al ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso. Al tavolo ministeriale sono coinvolti il ministro, gli uffici tecnici del Mimit, i rappresentanti del Gruppo Stellantis, delle Regioni interessate tra cui l'Emilia-Romagna, dell'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive) e delle organizzazioni sindacali.

ami

(RADIOCOR) 31-05-24 16:23:49 (0535) 5 NNNN

### TAG

**EUROPA ITALIA EMILIA ROMAGNA PROVINCIA DI FERRARA****PROVINCIA DI MODENA COMUNE DI MODENA MODENA****POLITICA GOVERNO ITA**[Siti Euronext](#)[Euronext](#)[Live Markets](#)[Altri link](#)[Comitato Corporate Governance](#)