



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dall'1 al 7 ottobre 2024**

*Torino, 11 ottobre 2024*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	AskaneWS.it	01/10/2024	<i>Auto, Anfia: taglia stime mercato 2024 da 1,62 a 1,55 mln di auto</i>	2
26/29	Organi di Trasmissione	01/10/2024	<i>Impatto ed evoluzione dell'elettrificazione dei veicoli</i>	4
1+4/5	RMotore (La Repubblica)	01/10/2024	<i>L'auto paga dazio (D.Longhin)</i>	8
72/75	Stampi	01/10/2024	<i>Elettrificazione dei veicoli: impatto ed evoluzione</i>	12
	Lastampa.it	01/10/2024	<i>Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie</i>	16
	Repubblica.it	01/10/2024	<i>Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie</i>	17
	Auto361.it	01/10/2024	<i>L'Industria automobilistica italiana affronta sfide e cambiamenti nel 2024</i>	18
	Borsaitaliana.it	01/10/2024	<i>Auto: Anfia rivede stime al ribasso, 1,55 mln immatricolazioni nel 2024</i>	21
	Borsaitaliana.it	01/10/2024	<i>Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie</i>	22
	Corriere.it	01/10/2024	<i>Stellantis, crollo del 33,9% delle vendite in Italia: meno di una immatricolazione su 4 e' della ex</i>	23
	Ilmattino.it	01/10/2024	<i>Unrae, urgente rifinanziare incentivi EV. Anfia, situazione industriale sempre piu' critica. Federau</i>	24
	Ilmessaggero.it	01/10/2024	<i>Unrae, urgente rifinanziare incentivi EV. Anfia, situazione industriale sempre piu' critica. Federau</i>	25
	IlsecoloXIX.it	01/10/2024	<i>Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie</i>	27
	Inforicambi.it	01/10/2024	<i>T3-Truck-Tyre Trailer, presentata la 1ª edizione</i>	28
	Investimentinews.it	01/10/2024	<i>Auto, Anfia: taglia stime mercato 2024 da 1,62 a 1,55 mln di auto</i>	30
	Quifinanza.it	01/10/2024	<i>Brusco calo del mercato dell'auto in Italia a settembre 2024, Stellantis accusa il colpo</i>	35
	Teleborsa.it	01/10/2024	<i>Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie</i>	37
	Trasportale.it	01/10/2024	<i>Presentata la 1ª edizione del T3-TRUCK TYRE TRAILER</i>	38

1 ottobre 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 25°C



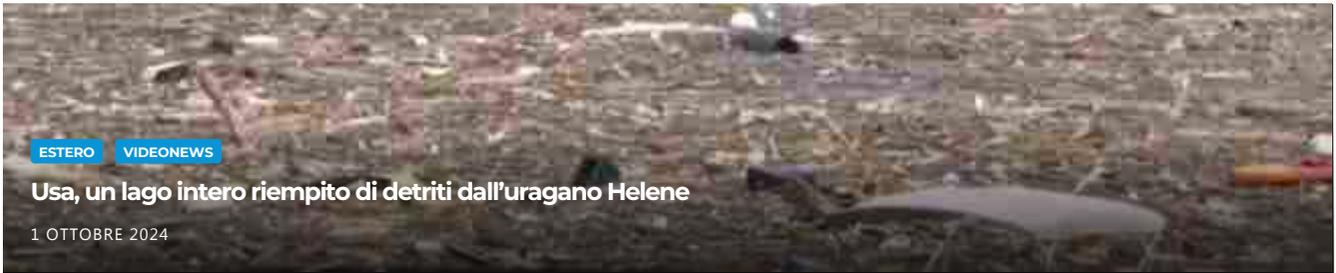
askanews

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 | CINEMA VENEZIA 2024



ESTERO VIDEONEWS

Usa, un lago intero riempito di detriti dall'uragano Helene

1 OTTOBRE 2024

ECONOMIA MOTORI

## Auto, Anfia: taglia stime mercato 2024 da 1,62 a 1,55 mln di auto

Vavassori: situazione critica, far partire misure Tavolo Automotive

OTT 1, 2024 Auto

info & imprese

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Milano, 1 ott. (askanews) – Dopo i cali di agosto (-13,4%) e settembre -10,7%, Anfia rivede al ribasso le previsioni 2024 di immatricolazioni di auto da 1,62 milioni di unità a 1,55 milioni (circa -0,8% rispetto al 2023).

“L’andamento negativo del mercato si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica”, afferma il presidente Roberto Vavassori di Anfia.

“Accogliamo con favore la proposta del Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 sia dei veicoli leggeri che dei veicoli pesanti e di adottare un piano europeo automotive, ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati”.

“C’è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perché gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il concreto rischio di perdita di posti di lavoro. E’ necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le misure prioritarie identificate e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali”.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



## SCENARI



# Impatto ed evoluzione dell'elettrificazione dei veicoli

LA CONVERSIONE DEI PROPULSORI DELLE AUTOMOBILI DALL'ENDOTERMICO ALL'ELETTRICO È UNA VERA RIVOLUZIONE TECNOLOGICA CHE COINVOLGE I COSTRUTTORI DEI MEZZI, MA ANCHE L'INTERA FILIERA DI FORNITORI DI COMPONENTI, SISTEMI E MACCHINARI PER ESEGUIRE LE LAVORAZIONI

Elio Boschiazzo

**D**a anni si parla della transizione energetica, una rivoluzione che interessa molti settori produttivi, tra cui quello delle automobili e delle macchine utensili. Se da una parte le istituzioni europee hanno definito dei target ambiziosi da realizzare per i prossimi anni, dall'altra l'industria si interroga su come raggiungere questi obiettivi. Questo tema, molto complesso, è stato affrontato nel corso di un simposio tecnico in cui è stato presentato uno studio congiunto realizzato dall'Agenzia ICE, ANFIA e UCIMU-Sistemi Per Produrre in collaborazione con AlixPartners: la ricerca propone l'analisi dei potenziali impatti economici e occupazionali sulla filiera della componentistica automotive e delle macchine utensili, con la progressiva adozione di sistemi di propulsione elettrificati (sia ibridi sia puramente elettrici).

La conversione dall'endotermico all'elettrico «Ci dobbiamo confrontare tutti con il tema del pianeta e la strada verso una maggiore sostenibilità è quella corretta» ha esordito Alfredo Mariotti, General Manager Gruppo UCIMU-Sistemi Per Produrre - Però dobbiamo riuscire a coniugare in maniera efficace le tre variabili, economica,

sociale e ambientale o rischiamo che il mondo industriale si trovi in serie difficoltà». Come illustrato da Luca Durante, Dirigente Ufficio Beni strumentali di Agenzia ICE a livello europeo è stato deciso di mettere al bando le immatricolazioni di auto dal 2035: «Questa decisione avrà grandi impatti sulla nostra produzione nazionale. L'auto elettrica è un tema di stretta attualità e avrà delle conseguenze sull'intera filiera dell'automotive. In quest'ottica il nostro impegno sarà volto a promuovere il Made in Italy e la ricerca di nuove opportunità sui mercati internazionali, rendendo il nostro Paese attrattivo anche per gli investimenti esteri».

## Il panorama attuale

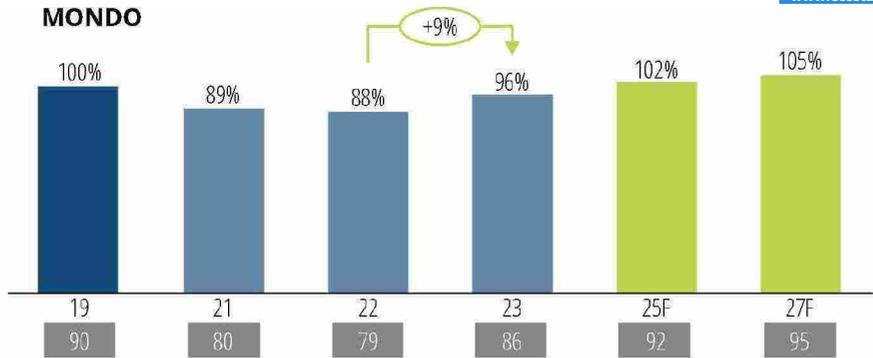
«Lo studio tocca due filiere molto importanti dal punto di vista strategico per il nostro Paese e che operano in sinergia, quella dell'automotive e quella delle macchine utensili e sistemi di automazione - ha introdotto la ricerca Andrea Debernardis, Responsabile Area Economica e Internazionalizzazione di ANFIA - Dobbiamo cercare di preservare la nostra capacità di competere, di essere flessibili nel rispondere alle esigenze dei clienti in un contesto attraversato da continue tensioni geopolitiche e che si deve

anche confrontare con le tecnologie emergenti». Per quanto riguarda nello specifico la componentistica destinata all'automotive l'indagine si è focalizzata sulle 2.200 imprese che Anfia ha mappato per capire qual è il loro stato di salute e avanzamento rispetto alle sfide imposte dall'elettrificazione. La parola è poi passata a Fabrizio Mercurio e Paolo Pucino di AlixPartners che hanno sintetizzato quanto emerso dallo studio partendo dall'analisi sull'andamento e le prospettive del settore: «Le vendite di veicoli a livello mondiale nel 2023 risultano in crescita del 9%, rispetto al 2022, ma non sono ancora tornate ai livelli pre-Covid. Secondo le proiezioni questa soglia dovrebbe essere superata dal 2025. Questa ripresa avverrà con velocità differenti nelle diverse regioni del mondo: la Cina sarà l'area più dinamica e diventerà un competitor importante, mentre l'Europa e gli Stati Uniti procederanno più lentamente». Un altro aspetto messo in evidenza dalla ricerca è che per i consumatori la concezione stessa dell'automobile sta cambiando: c'è maggiore attenzione ai sistemi tecnologici di interfaccia e di infotainment.

### Il mercato automotive e la filiera della componentistica

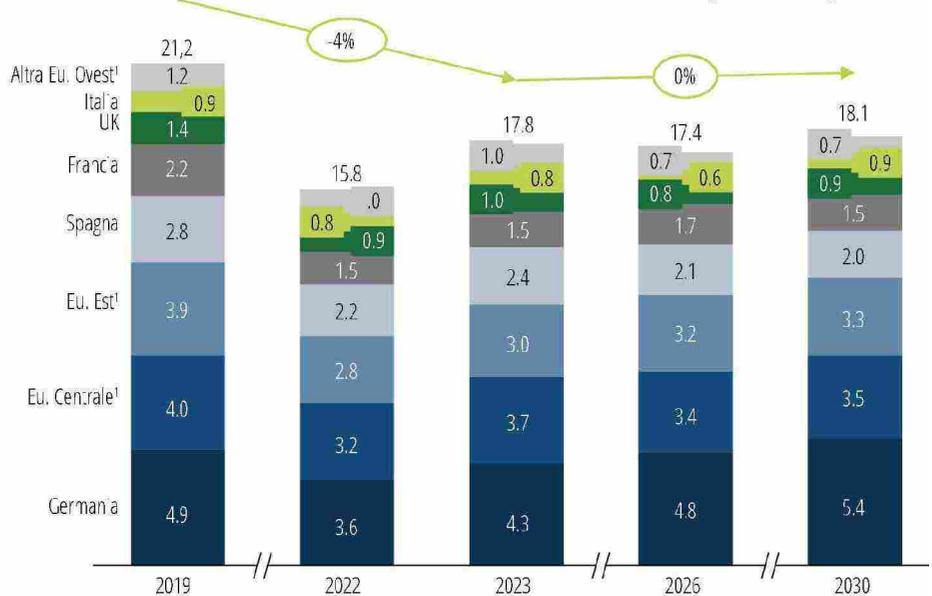
La seconda parte dello studio ha approfondito la situazione del mercato automotive: «Entro il 2030 si prevede che in Europa verranno fabbricati circa 18 milioni di veicoli. La Germania dovrebbe arrivare a costruire quasi mezzo milione di automobili in più nel 2030 rispetto al 2019 - ha mostrato Paolo Pucino - E anche per quanto riguarda di motori, i tedeschi domineranno il mercato con una produzione che nei prossimi 7 anni dovrebbe arrivare a 7,7 milioni di propulsori, ovvero più del 40% della produzione totale europea». In questo contesto la catena di fornitura Europea dovrà trasformarsi profondamente per sostenere questo nuovo mix produttivo e l'evoluzione verso mezzi a batteria, che dovrebbe raggiungere il 64% dei volumi nell'UE entro il 2030. «La sfida per l'Italia è ambiziosa - ha evidenziato l'esperto di AlixPartners - Secondo le nostre stime circa il 90% dei veicoli fabbricati in Italia nell'arco dei prossimi 6 anni avrà un motore elettrico».

### MONDO



Le vendite globali di veicoli sono aumentate del 9% nel 2023 (96% del livello pre-COVID). In Europa la crescita è stata del 19%, ma i volumi previsti risultano stagnanti e sotto ai livelli pre-pandemia fino al 2027

### VOLUMI PRODUTTIVI AUTOMOBILI PER PAESE IN EUROPA (IN MILIONI)



L'Europa è guidata dalla produzione tedesca, specialmente nei motori



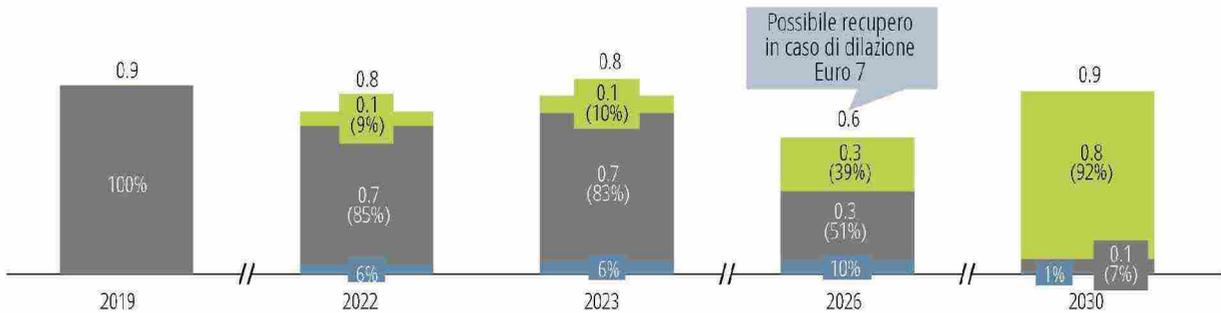
Numero di motori (veicoli equivalenti) per paese in Europa (in milioni)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

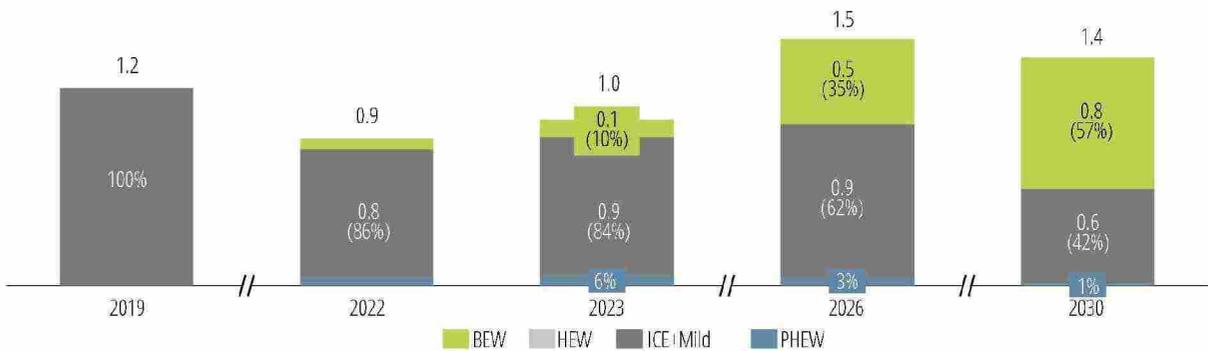
# SCENARI

## PRODUZIONE VEICOLI: MIX POWERTRAIN E VOLUMI ITALIA (IN MILIONI)



## PRODUZIONE MOTORI (VEICOLI EQUIVALENTI): MIX POWERTRAIN E VOLUMI ITALIA (IN MILIONI)

Note: I dati comprendono sia motori ICE che motori elettrici equivalenti  
Fonti: IHS Markit (Forecast di Produzione, Settembre 2023, Gennaio 2024); analisi AlixPartners



### Passaggio dall'endotermico all'elettrico

Quale sarà l'impatto di questo scenario sulla filiera? «Quella automotive genera un fatturato che si aggira attorno ai 52 miliardi di euro, un quarto di questo giro d'affari deriva dalla produzione di componenti specificamente costruiti per i motori endotermici, mentre circa il 5% è riconducibile a quelli elettrici. La restante parte del fatturato proviene dai cosiddetti "componenti comuni", cioè soluzioni che possono essere montate su qualsiasi tipologia di veicolo - ha continuato l'esperto - Se invece si considera la ripartizione geografica, circa il 60% del valore è destinato al mercato interno, un altro 30% all' Europa e il restante 10% al resto del mondo». L'indagine si è poi focalizzata su circa 600 aziende che sono state mappate

in base a 3 cluster, da cui è emerso che circa il 22% delle imprese è già attivo nella produzione di componenti specifici per veicoli elettrici (EV), mentre il 50% produce componenti specifici per veicoli ICE (Internal Combustion Engines) ma non è attiva negli EV. «Da un'analisi prospettica risulta che la filiera della componentistica in termini di fatturato dovrebbe chiudere il 2023 recuperando quote di mercato arrivando a circa 58 miliardi di valore prodotto -- ha spiegato Paolo Pucino - Tuttavia nel 2030 secondo le dinamiche descritte prima di produzione stagnante, competizione, ecc...potrebbe ridursi a 51 miliardi di euro. Entrando nel dettaglio di questo valore, l'analisi evidenzia una riduzione del contributo dei sistemi a combustione di oltre il 50%, pari a circa 7 miliardi del valo-

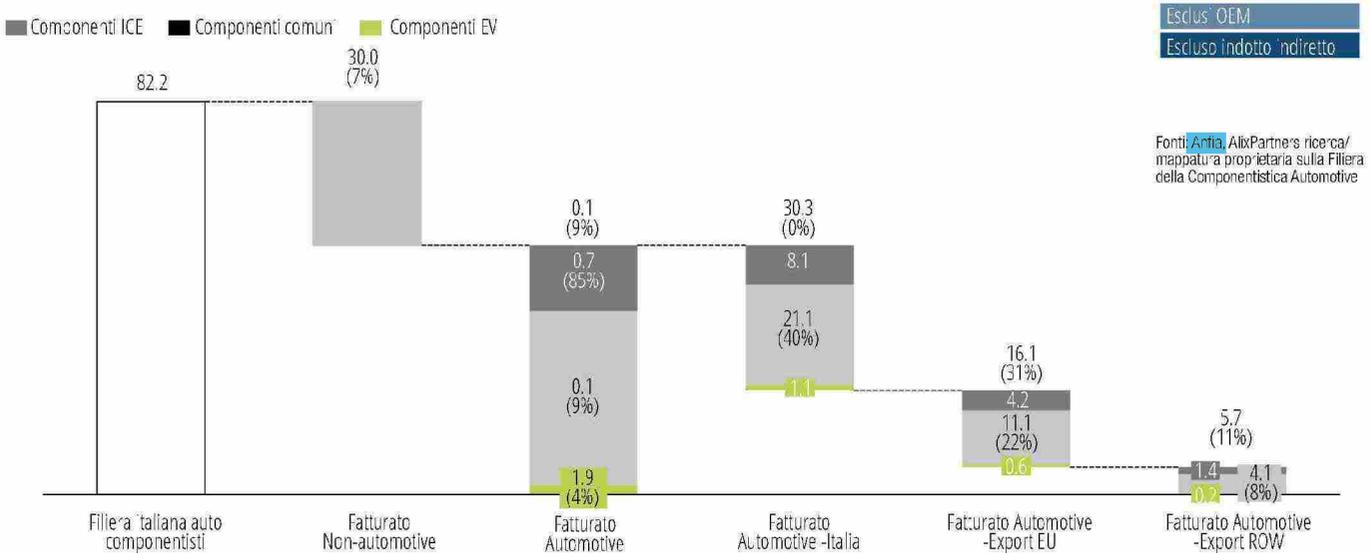
re generato e da un aumento di componenti destinati al motore elettrico che potrebbe crescere del 60% (circa 2 miliardi di euro), ma che non compensa il calo della produzione tradizionale. Alla luce di questo scenario, se le proiezioni verranno confermate dai dati, i costruttori di soluzioni per motori endotermici dovranno cercare di orientarsi verso una produzione di componentistica elettrica per il motore a batteria e per le parti comuni che sono in forte ascesa». Questa necessità di trasformazione richiede notevoli investimenti, ma dalla ricerca di AlixPartners emerge che circa il 20% delle imprese della filiera vive una potenziale crisi finanziaria.

### I possibili scenari

Quali possono essere le strade che le aziende del settore automotive possono intraprendere per superare le sfide degli scenari

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**AZIENDE «CORE» DELLA FILIERA ITALIANA COMPONENTISTI AUTO, DETTAGLIO FATTURATO AUTOMOTIVE VS NON-AUTOMOTIVE E PER FOOTPRINT CLIENTI (MLD€; 2022)**



Fonti: ANFIA, AlixPartners ricerca/mappatura proprietaria sulla Filiera della Componentistica Automotive

**Si stima che la Filiera della componentistica in Italia generi circa 52 miliardi di euro di fatturato Automotive, di cui circa il 60% verso l'Italia e circa il 25% specifico sui motori endotermici (ICE)**

appena descritti? «I percorsi di riconversione della Filiera emersi da interviste e survey possono essere classificati in quattro categorie in base alla diversificazione tecnologica e alla prossimità settoriale – ha puntualizzato Fabrizio Mercurio - Il primo prevede il rafforzamento del proprio posizionamento nella componentistica per motori endotermici anche attraverso l'acquisizione di altre realtà produttive e la crescita dimensionale. La seconda possibilità riguarda la differenziazione tecnologica su nuovi componenti BEV (Battery Electric Vehicle) o di propulsione alternativa, come l'idrogeno, fino a includere potenzialmente anche applicazioni digitali nella filiera allargata. Il terzo percorso è quello di puntare sulla diversificazione settoriale facendo leva sulle proprie competenze tecnologiche e soluzioni attraverso l'attivazione di nuove strategie di "go to market" dedica-

te. Infine, l'ultima strategia, la crescita conglomerata, prevede lo sviluppo di nuovi prodotti e funzionalità (anche digital) applicabili in ottica multi-settore». All'interno dell'automotive quali possono essere le opportunità per le aziende maggiormente a rischio, cioè che hanno il focus sul comparto meccanico? «Nel powertrain elettrico esistono dei componenti che richiedono lavorazioni simili e quindi possono trovare fungibilità tecnologica, come le soluzioni della trasmissione e del motore - ha spiegato l'esperto - Poi ci sono gli sviluppi digitali con la prospettiva di un'offerta sempre più integrata tra hardware e software. Oppure si può andare verso altre aree produttive che richiedono competenze nell'ambito della meccanica di precisione simili a quelle dell'automotive. In particolare, faccio riferimento al comparto aerospaziale e della difesa, settore in crescita sia in Italia che Europa, l'energia, i dispositivi medicali, ecc... La singola azienda potrebbe avere difficoltà a compiere questa evoluzione che

richiede investimenti, certificazioni e tempi di sviluppo, ma in un'ottica di filiera, di partnership tra aziende questa trasformazione potrebbe diventare fattibile». Un altro sbocco applicativo potrebbe essere rappresentato dalle gigafactory: «Quando viene inserita anche la parte di produzione e assemblaggio delle celle, queste ultime richiedono anche una buona parte di componenti a monte e per il processamento dei materiali» ha mostrato l'esperto. In conclusione lo studio di AlixPartners individua tre ambiti di azione per attrarre investimenti in Italia e favorire la salvaguardia del tessuto industriale e occupazionale: innanzitutto la crescita dimensionale delle aziende per colmare il gap rispetto agli altri Paesi Europei come Francia e Germania; il secondo ambito riguarda lo Sviluppo R&D e internazionale come leva per mantenere competenze e produzione in Italia; infine la produzione locale per salvaguardare il patrimonio industriale del nostro Paese. ●

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# L'auto paga dazio

Il settore soffre barriere commerciali, incertezze politiche, cambi di rotta, tensioni sull'elettrico. Dalla Cina all'Europa i costruttori studiano nuove strategie. Ma intanto i conti e le vendite ne risentono

di Longhin, Marino, Odinzov, Orecchini, Paternò, Scursatone, Signoretti

## Ruote sgonfie

Politica incerta, dazi, strategie sbagliate  
E in Europa le vendite di auto frenano

di Diego Longhin

**S**ono considerati come la panacea di tutti i mali dell'auto. Rappresentano la barriera per impedire alle macchine a batteria made in Cina di invadere l'Europa. Anzi. L'idea è che possano spronare i costruttori di Pechino ad aprire stabilimenti per costruire vetture nel Vecchio Continente: qualcuno lo ha programmato, vedi Byd ad esempio, altri ci stanno pensando. Anche perché il mercato Europeo in questo momento non è così attraente. Il rischio vero è quello di una tempesta perfetta.

L'ultimo appello dell'Acea, l'associazione dei produttori europei, è arrivato dopo la pubblicazione dei dati di mercato di agosto. E si può riassumere, più o meno, così: «Fate qualche cosa». Parole rivolte ai politici che stanno a Bruxelles, soprattutto quelli nuovi, e ai governi dei ventisette Paesi che formano l'Unione. Anche l'ex premier Mario Draghi, nel suo rapporto sulla competitività della Ue, rimarca come Bruxelles non abbia mai costruito una politica industriale per l'automotive. «Il settore automobilistico è un esempio chiave della mancanza di pianificazione dell'Ue, che applica una politica per il clima senza una politica in-

dustriale», dice l'ex presidente Bce.

I numeri del mercato sono brutti, in scia con quelli del mercato italiano dello stesso mese. Le immatricolazioni nei Paesi Ue, Efta e Regno Unito nel mese di agosto sono state 755.717, il 16,5% in meno del 2023. Se si guarda al solo perimetro della Ue la flessione è stata del 18,3%. Pesa il forte calo delle vendite di veicoli elettrici che è pari a meno 36% ad agosto, addirittura meno 43,9% considerando solo l'Unione europea. Per le prossime statistiche, quelle che chiuderanno l'anno, gli operatori non si aspettano rimbalzi positivi.

Il quadro dipinto dall'associazione guidata dall'amministratore delegato di Renault, Luca de Meo, è nero rispetto allo sviluppo dell'elettrico su quattro ruote: «Mancano le condizioni cruciali per raggiungere la spinta necessaria nella produzione e nell'adozione di veicoli a zero emissioni: infrastrutture di ricarica, un ambiente di produzione competitivo, energia verde accessibile, incentivi fiscali e di acquisto e una fornitura sicura di batterie», spiega Acea. Non va dimenticato poi l'elemento cruciale: «L'accettazione da parte dei consumatori e la fiducia nelle infrastrutture non si sono sviluppate a sufficienza - rimarca Acea - la transizione è altamente impegnativa».

Anche Andrea Cardinali, direttore generale dell'Unrae, l'associazione che raggruppa i costruttori este-

ri, dice che «è fondamentale che si faccia al più presto chiarezza sui target delle emissioni di CO<sub>2</sub> e sui dazi alle importazioni». Il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, sintetizza così la situazione: «In assenza di misure coordinate il settore rischia una perdita di competitività». Da più parti si invoca una sorta di Piano Marshall per l'auto in Europa.

Dopo il rimbalzo post-Covid, senza però mai tornare alle cifre del 2019, il mercato è di nuovo in caduta. La svolta verso l'elettrico non c'è stata e nel 2025 ci sarà, anzi, il primo giro di vite rispetto alle emissioni di CO<sub>2</sub>, quando il limite da rispettare scenderà fino a 93,6 grammi per chilometro. Oggi solo il gruppo Geely (Volvo, Polestar) e MG sono già sotto questo limite, senza considerare Tesla che fa solo elettriche. Se non cambierà nulla inizieranno a piovere su quasi tutte le case automobilistiche multe. Qualcosa come 15 miliardi, avverte de Meo. Qualcuno dice di rimandare di due anni i nuovi target, ma non tutti sono d'accordo. Stellantis, che si è staccato dall'Acea due anni fa, non pensa che sia la soluzione. L'ad del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Psa, Carlos Tavares, concorda quando si parla degli errori fatti dalla Ue rispetto alla transizione, della «brutalità» con cui Bruxelles ha affrontato la questione. «È stata però definita una cornice di regole, Stellantis si è mossa all'interno di

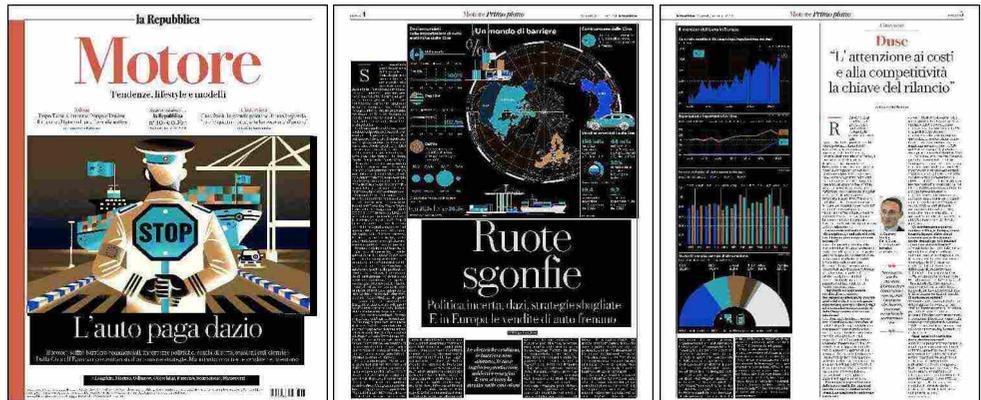
questa cornice e noi ora siamo pronti. Non si può dire “No, aspettate, cambiamo” quando mancano pochi mesi», aggiunge Tavares che guida un gruppo che ha come primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica*. Anche la discussione con il governo, con l’obiettivo di riportare la produzione in Italia a oltre 1 milione di vetture, sembra essere passata in secondo piano. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha lanciato a livello europeo una campagna per anticipare la discussione, prevista nel 2026, rispetto alle modifiche sui modi e i tempi della transizione verso l’elettrico con il passaggio nel 2035. D’altronde quando in Germania la Volkswagen ipotizza tagli importanti al personale, almeno 15 mila addetti, e la chiusura di stabilimenti, vuol dire che la situazione è seria. Pure Bmw e Mercedes hanno rivisto al ribasso i target 2024. Colpa non solo del mercato, ma delle strategie rispetto all’elettrico degli stessi produttori.

La Germania, il grande malato dell’auto, è il primo Paese Ue contrario all’applicazione di dazi ostili sull’importazione di auto elettriche cinesi. Anche perché la prima ritorsione sarebbe diretta verso le produzioni tedesche, le grosse cilindrata che ai consumatori del Dragone piacciono, nonostante il boom di elettrico a Pechino, dove il “monopolio” sulla tecnologia delle batterie consente di far uscire dalle fabbriche macchine con la spina che costano un 30-40% in meno di quelle europee. Merito, però, dei sussidi che le case hanno ricevuto dallo Stato, punto su cui Bruxelles ha indagato definendo il balzello da imporre: un extra, rispetto al 10% già praticato, che va dal +9%, per Tesla, al +36,3% per Saic Motor. In mezzo Byd ha un dazio del 17% e il gruppo Geely del 19,3% Percentuali che verrebbero applicate per cinque anni, anche sulla spinta delle scelte degli Usa, dove i dazi sono schizzati dal 25% a oltre il 100%. E il Canada si è adeguato.

L’Europa ha dovuto aprire la questione, per evitare di rimanere solo terra di conquista. Bruxelles sta però cercando una quadra con Pechino. «Intensifichiamo gli sforzi per trovare una soluzione efficace, applicabile e compatibile con le norme Wto», dice il vicepresidente della Commissione Ue, Valdis Dombrovskis, dopo un incontro «costruttivo» con il ministro del Commercio cinese Wang Wentao. La tempesta è ormai scoppiata, con o senza dazi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

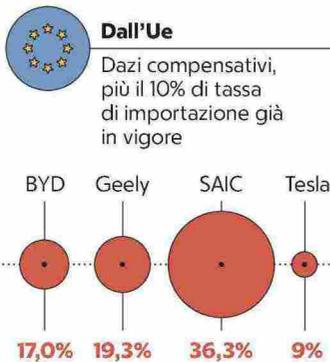
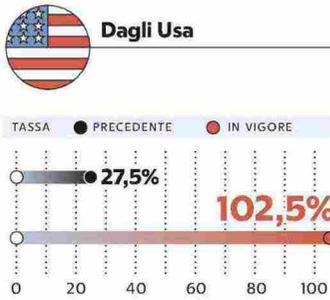
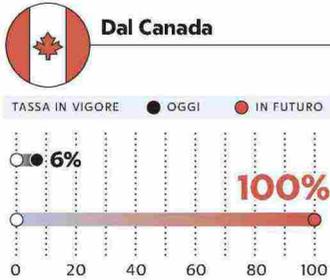
**Le elettriche crollano,  
le barriere non  
aiutano, le case  
tagliano produzioni,  
addetti e margini  
E ora si teme la  
stretta sulle emissioni**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**Dazi annunciati sulle importazioni di auto elettriche dalla Cina**

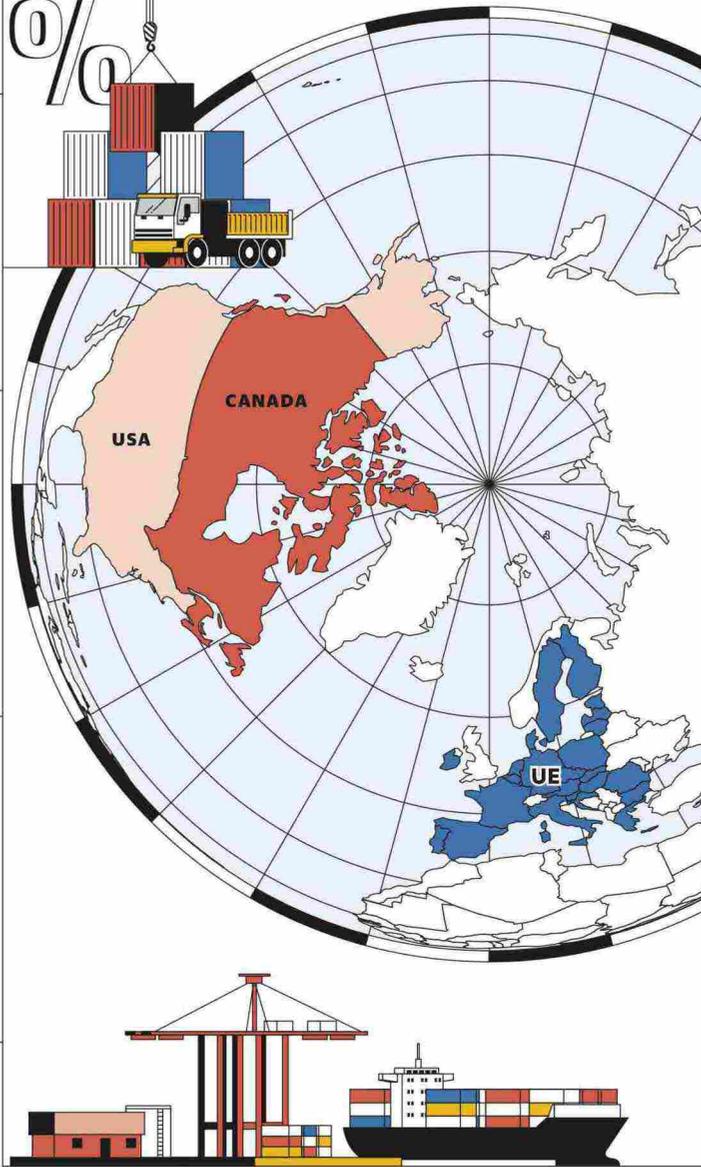


Gruppi che hanno collaborato con la Ue

SÌ 21,3%  NO 36,3%

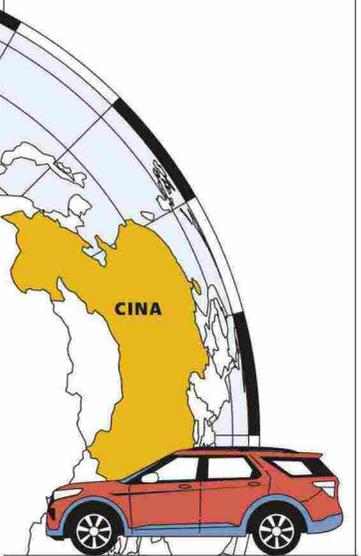
INFOGRAFICA DI PAULA SIMONETTI

**Un mondo di barriere**



**Contromosse della Cina**

Dazi sulle auto europee di grossa cilindrata e stretta su alcuni prodotti alimentari



**Veicoli esportati dall'Ue alla Cina**

**196 mila** nel 2023, con motori superiori a 2,5 litri (+11%)

**44 mila** nei primi 4 mesi 2024, con motori superiori a 2,5 litri (-12%)

**30%** un terzo delle vendite è di origine tedesca

CHINA PASSENGER CAR ASSOCIATION

**19,4** MILIARDI valore auto esportate dall'Ue in Cina nel 2023

DATI EUROSTAT

**9,7** MILIARDI valore e-car importate in Ue dalla Cina nel 2023



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

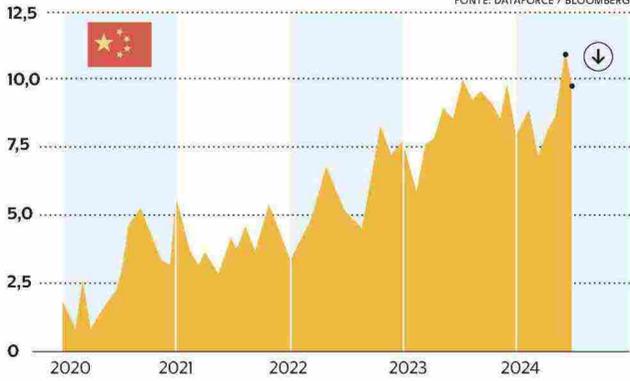
089849

## Il mercato dell'auto in Europa

### Calo delle vendite di EV cinesi dopo l'applicazione dei dazi

CIFRE IN %

FONTE: DATAFORCE / BLOOMBERG

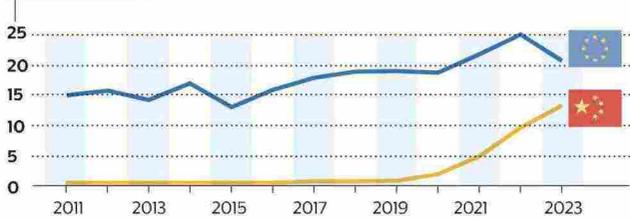


### Esportazioni e importazioni Ue-Cina

FONTE: EUROSTAT / SSY

IN MILIARDI DI EURO

AUTO UE VENDUTE IN CINA AUTO CINESI VENDUTE IN UE

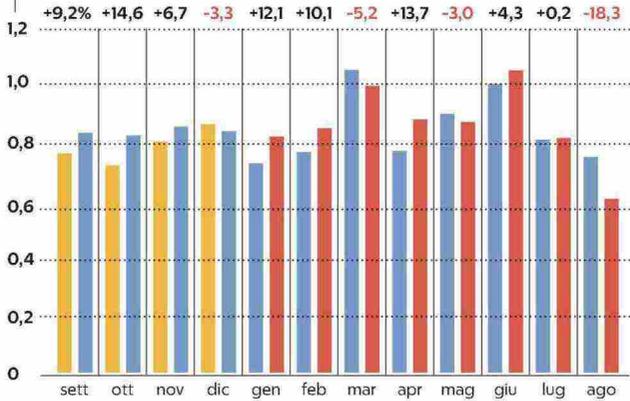


### Immatricolazioni di auto nuove in Europa

FONTE: ACEA

IN MILIONI DI VEICOLI

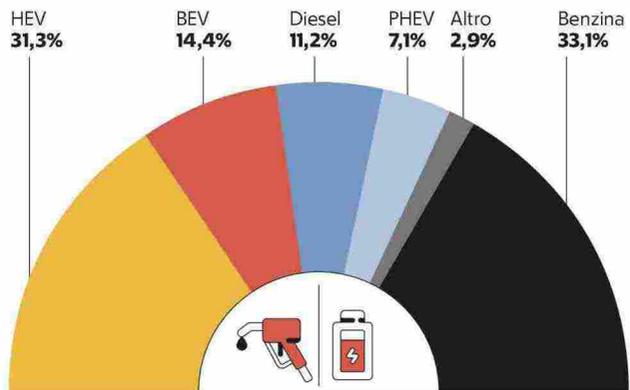
2022 2023 2024



### Quota di mercato per tipo di alimentazione

FONTE: ACEA

Immatricolazioni in Europa nel 2024



HEV: ibrido elettrico. BEV: elettrico. PHEV: plug-in ibrido elettrico

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Economia e imprese

Simonetta Stella

LA CONVERSIONE DEI PROPULSORI DELLE AUTOMOBILI DALL'ENDOTERMICO ALL'ELETTRICO È UNA VERA RIVOLUZIONE TECNOLOGICA CHE COINVOLGE I COSTRUTTORI DEI MEZZI, MA ANCHE L'INTERA FILIERA DI FORNITORI DI COMPONENTI, SISTEMI E MACCHINARI PER ESEGUIRE LE LAVORAZIONI

# Elettrificazione dei veicoli:

## IMPATTO ed EVOLUZIONE

Da anni si parla della transizione energetica, una rivoluzione che interessa molti settori produttivi, tra cui quello delle automobili e delle macchine utensili. Se da una parte le istituzioni europee hanno definito dei target ambiziosi da raggiungere nei prossimi anni, dall'altra l'industria si interroga su come raggiungere questi obiettivi. Questo tema, molto complesso, è stato affrontato nel corso di un simposio tecnico in cui è stato presentato uno studio congiunto realizzato dall'Agenzia ICE, ANFIA e UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE in collaborazione con AlixPartners: la ricerca propone l'analisi dei potenziali impatti economici e occupazionali sulla filiera della componentistica automotive e delle macchine utensili, con la progressiva adozione di sistemi di propulsione elettrificati (sia ibridi sia puramente elettrici).

### La conversione dall'endotermico all'elettrico

«Ci dobbiamo confrontare tutti con il tema del pianeta e la strada verso una maggiore sostenibilità è quella corretta - ha esordito Alfredo Mariotti, General Manager Gruppo UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE - Però dobbiamo riuscire a coniugare in maniera efficace le tre variabili, economica, sociale e ambientale o rischiamo che il mondo industriale si trovi in serie difficoltà». Come illustrato da Luca Durante, Dirigente Ufficio Beni strumentali di Agenzia ICE a livello europeo è stato deciso di mettere al bando le immatricolazioni di auto dal 2035: «Questa decisione avrà grandi impatti sulla nostra produzione nazionale. L'auto elettrica è un tema di stretta attualità e avrà delle conseguenze sull'intera filiera dell'automotive. In quest'ottica il no-

stro impegno sarà volto a promuovere il Made in Italy e la ricerca di nuove opportunità sui mercati internazionali, rendendo il nostro Paese attrattivo anche per gli investimenti esteri».

## Il panorama attuale

«Lo studio tocca due filiere molto importanti dal punto di vista strategico per il nostro Paese e che operano in sinergia, quella dell'automotive e quella delle macchine utensili e sistemi di automazione - ha introdotto la ricerca Andrea Debernardis, Responsabile Area Economica e Internazionalizzazione di ANFIA - Dobbiamo cercare di preservare la nostra capacità di competere, di essere flessibili nel rispondere alle esigenze dei clienti in un contesto attraversato da continue tensioni geopolitiche e che si deve anche confrontare con le tecnologie emergenti».

Per quanto riguarda nello specifico la componentistica destinata all'automotive l'indagine si è focalizzata sulle 2.200 imprese che Anfia ha mappato per capire qual è il loro stato di salute e avanzamento rispetto alle sfide imposte dall'elettrificazione. La parola è poi passata a Fabrizio Mercurio e Paolo Pucino di AlixPartners che hanno sintetizzato quanto emerso dallo studio partendo dall'analisi sull'andamento e le prospettive del settore: «Le vendite di veicoli a livello mondiale nel 2023 risultano in crescita del 9%, rispetto al 2022, ma non sono ancora tornate ai livelli pre-Covid. Secondo le proiezioni questa soglia dovrebbe essere superata dal 2025. Questa ripresa avverrà con velocità differenti nelle diverse regioni del mondo: la Cina sarà

l'area più dinamica e diventerà un competitor importante, mentre l'Europa e gli Stati Uniti procederanno più lentamente».

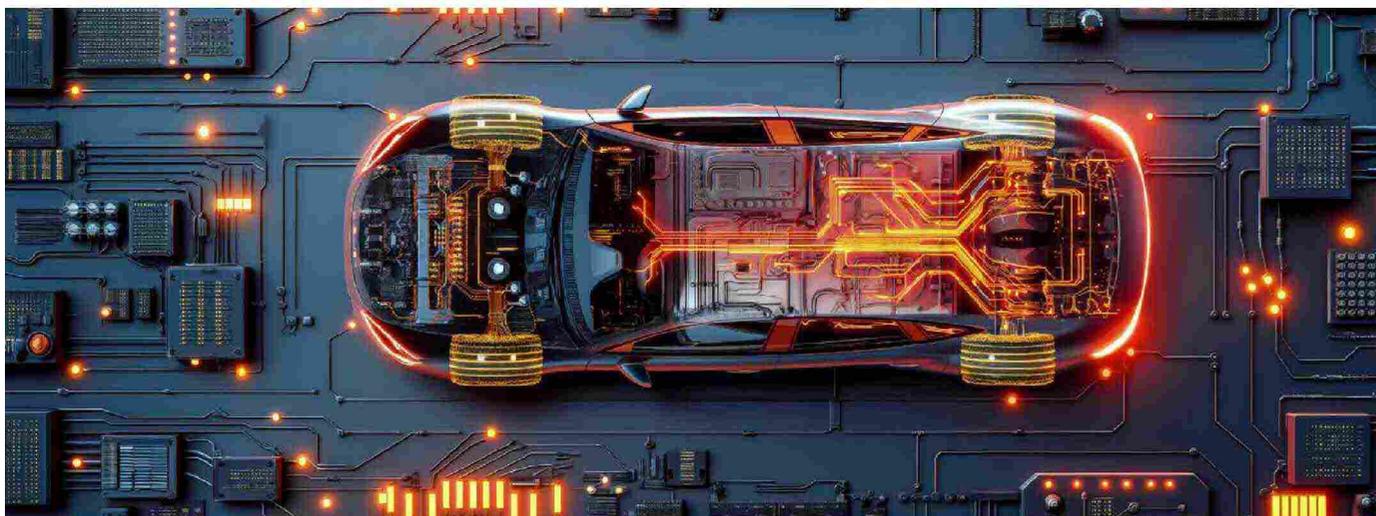
## Le prospettive per il mercato automotive

La seconda parte dello studio ha approfondito la situazione del mercato automotive: «Entro il 2030 si prevede che in Europa verranno fabbricati circa 18 milioni di veicoli. La Germania dovrebbe arrivare a costruire quasi mezzo milione di automobili in più nel 2030 rispetto al 2019 - ha mostrato Paolo Pucino - E anche per quanto riguarda di motori, i tedeschi domineranno il mercato con una produzione che nei prossimi 7 anni dovrebbe arrivare a 7,7 milioni di propulsori, ovvero più del 40% della produzione totale europea». In questo contesto la catena di fornitura Europea dovrà trasformarsi profondamente per sostenere questo nuovo mix produttivo e l'evoluzione verso mezzi a batteria, che dovrebbe raggiungere il 64% dei volumi nell'UE entro il 2030. «La sfida per l'Italia è ambiziosa - ha evidenziato l'esperto di AlixPartners - Secondo le nostre stime circa il 90% dei veicoli fabbricati in Italia nell'arco dei prossimi 6 anni avrà un motore elettrico».

## Il focus sulle macchine utensili

La seconda parte dell'indagine si è concentrata sul comparto delle macchine utensili: «Il settore vale come fatturato annuo circa 6,5 miliardi di euro, di cui circa la metà proviene dalle vendite ai costruttori legati all'automotive - ha illustrato Fabrizio Mercurio - Di

**Per il settore Macchine Utensili, si stima che l'Automotive rappresenti circa il 45% del totale della produzione (2,9 su 6,5 miliardi di Euro nel 2022), per lo più legato a export e comparto asportazione**



**L'evoluzione stimata della produzione della filiera macchine utensili legato al settore automotive potrebbe prevedere un calo sostanziale dal 2023 al 2030 di circa il 9%**



questi 3 miliardi attorno al 60% del giro d'affari è generato dalle macchine da asportazione, un altro 31% proviene dalle tecnologie da deformazione, mentre la parte restante è correlata a soluzioni non tradizionali, anche più innovative». Per quanto riguarda l'area di destinazione delle vendite, un terzo dei tre miliardi di euro è generato in Italia, un altro 38% in Europa e poi il resto del mondo. «Della quota destinata all'automotive prevediamo un calo tendenziale nei prossimi anni per arrivare alla fine della decade a una perdita del 10% - ha illustrato Fabrizio Mercurio - Dall'analisi del-

lo spaccato delle singole tecnologie emerge però che i macchinari da deformazione e quelli tradizionali non verranno impattati negativamente da questo trend, anzi ci potranno essere delle opportunità di crescita. Invece per quanto riguarda le soluzioni da asportazione, che sono quelle più utilizzate nel powertrain meccanico, saranno impattate negativamente dal calo del motore endotermico. Nello specifico stimiamo una perdita attorno al 25-26%, pari a 400 milioni di euro». Questa necessità di trasformazione richiede notevoli investimenti, ma dalla ricerca di AlixPartners emerge che oggi circa il 17% delle aziende di Macchine Utensili (soci UCIMU) presenta una situazione di rischio finanziario.

### I possibili scenari

Quali possono essere le strade che le aziende del settore automotive possono intraprendere per superare le sfide degli scenari appena descritti? «I percorsi di riconversione della Filiera emersi da interviste e survey possono essere classificati in quattro categorie in base alla diversificazione tecnologica e alla prossimità settoriale - ha puntualizzato Fabrizio Mercurio - Il primo prevede il rafforzamento del proprio posizionamento nella componentistica per motori endotermici anche attraverso l'acquisizione di altre realtà produttive e la crescita dimensionale.

La seconda possibilità riguarda la differenziazione tecnologica su nuovi componenti BEV (Battery Electric Vehicle) o di propulsione alternativa, come l'idrogeno, fino a includere potenzialmente anche applicazioni digitali nella filiera allargata. Il terzo percorso è quello di puntare sulla diversificazione settoriale facendo leva



sulle proprie competenze tecnologiche e soluzioni attraverso l'attivazione di nuove strategie di "go to market" dedicate. Infine, l'ultima strategia, la crescita conglomerata, prevede lo sviluppo di nuovi prodotti e funzionalità (anche digital) applicabili in ottica multi-settore». All'interno dell'automotive quali possono essere le opportunità per le aziende maggiormente a rischio, cioè che hanno il focus sul comparto meccanico? «Nel powertrain elettrico esistono dei componenti che richiedono lavorazioni simili e quindi possono trovare fungibilità tecnologica, come le soluzioni della trasmissione e del motore - ha spiegato l'esperto - Poi ci sono gli sviluppi digitali con la prospettiva di un'offerta sempre più integrata tra hardware e software. Oppure si può andare verso altre aree produttive che richiedono competenze nell'ambito della meccanica di precisione simili a quelle dell'automotive. In particolare faccio riferimento al comparto aerospaziale e della difesa, settore in crescita sia in Italia che Europa, l'energia, i dispositivi medicali, ecc...

La singola azienda potrebbe avere difficoltà a compiere questa evoluzione che richiede investimenti, certificazioni e tempi di sviluppo, ma in un'ottica di filiera, di partnership tra aziende questa trasformazione potrebbe diventare fattibile». Un altro sbocco applicativo potrebbe essere rappresentato dalle gigafactory: «Quando viene inserita anche la parte di produzione e assemblaggio delle celle, queste ultime richiedono anche una buona parte di componenti a monte e per il processamento dei materiali» ha mostrato l'esperto. In conclusione lo studio di AlixPartners individua tre ambiti di azione per attrarre investimenti in Italia e favorire la salvaguardia del tessuto industriale e occupazionale: innanzitutto la crescita dimensionale delle aziende per colmare il gap rispetto agli altri Paesi Europei come Francia e Germania; il secondo ambito riguarda lo Sviluppo R&D e internazionale come leva per mantenere competenze e produzione in Italia; infine la produzione locale per salvaguardare il patrimonio industriale del nostro Paese.

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie di supporto

TELEBORSA

 Pubblicato il 01/10/2024  
 Ultima modifica il 01/10/2024 alle ore 20:01


"A settembre il **mercato auto italiano resta in flessione a doppia cifra (-10,7%)**, confermando la caduta delle immatricolazioni del mese precedente (-13,4% ad agosto)", afferma **Roberto Vavassori, Presidente di Anfia**. Il trend negativo di questi ultimi due mesi ci porta a dover rivedere a

ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, **scendendo da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000** (circa -0,8% rispetto al 2023).

"L'andamento **negativo del mercato** - aggiunge - si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica. Accogliamo con favore la proposta del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 sia dei **veicoli leggeri che dei veicoli pesanti** e di adottare un piano europeo automotive, ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati.

C'è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perchè gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il **concreto rischio di perdita di posti di lavoro**. E' necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le **misure prioritarie identificate** e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività' delle produzioni nazionali".

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

cerca un titolo



## LEGGI ANCHE

19/09/2024



ANFIA, Mercato auto UE: ad agosto calo del 16,5% rispetto al 2023

02/08/2024

Automotive, a giugno crolla produzione auto in Italia

27/08/2024

Auto, a luglio le immatricolazioni di auto ibride valgono quasi il 40% del mercato

[> Altre notizie](#)

## NOTIZIE FINANZA

01/10/2024

Moto, ANCM: vendite settembre a segno più

01/10/2024

MEF, a settembre fabbisogno cala a 24 miliardi

01/10/2024

MO: Iran attacca Israele. Balzo del petrolio dopo attacchi

01/10/2024

Seguici su:

# Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

## Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie di supporto



1 ottobre 2024 - 20.06

Ricerca titolo



(Teleborsa) - "A settembre il mercato auto italiano resta in flessione a doppia cifra (-10,7%), confermando la caduta delle immatricolazioni del mese precedente (-13,4% ad agosto)", afferma **Roberto Vavassori, Presidente di Anfia**. Il trend negativo di questi ultimi due mesi ci porta a dover rivedere a ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, **scendendo da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000** (circa -0,8% rispetto al 2023).

"L'andamento negativo del mercato - aggiunge - si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica. Accogliamo con favore la proposta del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 sia dei **veicoli leggeri che dei veicoli pesanti** e di adottare un piano europeo automotive, ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati.

C'è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perchè gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il **concreto rischio di perdita di posti di lavoro**. E' necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le **misure prioritarie identificate** e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività' delle produzioni nazionali".

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

### Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	42.215	-0,27%
FTSE 100	8.277	+0,48%
FTSE MIB	33.771	-1,04%
Germany DAX	19.213	-0,58%
Hang Seng Index*	21.213,00	+2,56%
Nasdaq	17.914	-1,51%
Nikkei 225	38.511,00	+1,56%

\* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Home > Ultime News > Focus > L'industria automobilistica italiana affr...

FOCUS

Ultime news

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# L'Industria automobilistica italiana affronta sfide e cambiamenti nel 2024

di **Redazione Auto361** 1 Ottobre 2024, 4:32 pm

200 Views

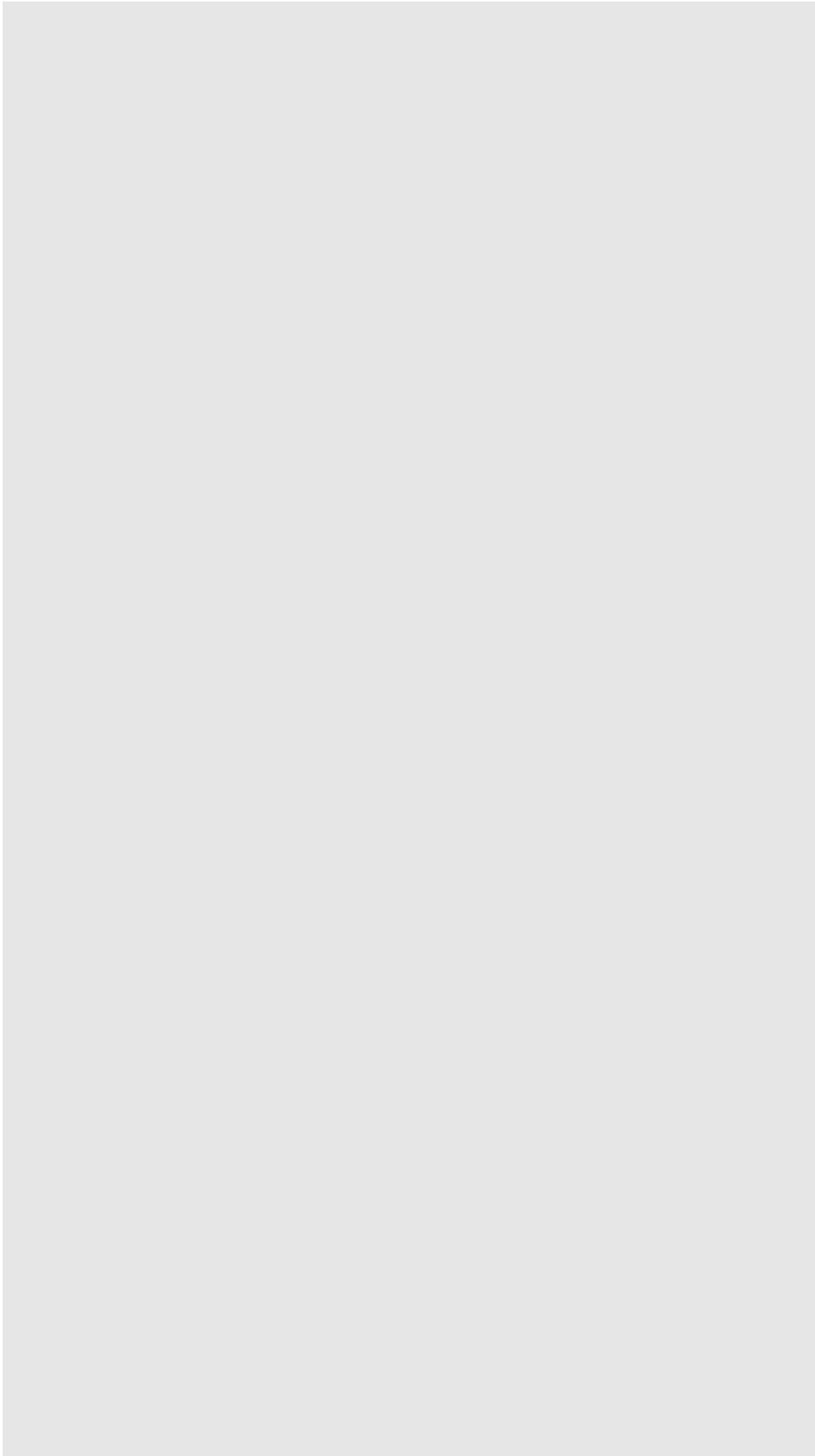


Photo by Amar Preciado on Pexels.com

## L'Industria automobilistica italiana affronta sfide e cambiamenti nel 2024

- Crisi del settore auto: Settembre 2024 segna un calo del 10,7% nelle immatricolazioni**
- AUTO1 Group Price Index: i prezzi delle auto usate in lieve calo a settembre 2024**
- Hyundai celebra 100 milioni di veicoli: l'evento storico e le anticipazioni sul futuro dell'azienda**
- Boom di ricerche per veicoli d'epoca su Subito: la passione italiana cresce nel 2024**
- Nissan ridisegna gli equilibri dell'Alleanza: maxi-riacquisto di azioni da Renault**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Settore in Declino, Ma Ci Sono Segnali di Crescita

L'industria automobilistica italiana ha attraversato un periodo turbolento nel 2024, con un calo significativo delle immatricolazioni che si è verificato a settembre. **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA, ha evidenziato una riduzione del **10,7%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, segnando una fase di contrazione per il mercato auto italiano.

## Immatricolazioni e Performance di Mercato

Nonostante il decremento a settembre, il totale delle immatricolazioni nei primi nove mesi dell'anno mostra una crescita del **2,1%** rispetto al 2023. Questo contrasto tra i dati mensili e quelli cumulativi suggerisce una complessità sottostante nel mercato che merita un'analisi approfondita. Le auto con alimentazione alternativa, che includono veicoli elettrificati e a gas, hanno continuato a guadagnare quota, costituendo il **61,7%** delle immatricolazioni di settembre.

## Focus sui Tipi di Alimentazione

I veicoli a benzina e diesel hanno visto un declino più marcato. In particolare, le auto a benzina hanno subito una diminuzione del **23,3%** in termini di quota di mercato rispetto a settembre 2023, mentre le diesel hanno registrato un calo ancora più drastico del **24,9%**. In contrasto, le auto elettriche e ibride plug-in hanno mostrato tendenze diverse, con le prime che hanno aumentato del **30%** le loro vendite a settembre, mentre le seconde hanno subito una riduzione del **24,5%**.

## Proposte per il Rilancio

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, guidato da **Adolfo Urso**, ha proposto di anticipare le revisioni dei target di emissione CO2 al 2025. Questo fa parte di un più ampio piano di rilancio per il settore, che include anche misure prioritarie per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali. È chiaro che il settore necessita di un intervento significativo per stabilizzare e poi invertire la tendenza negativa attuale.

## Prospettive Future e Adattamenti Necessari

I dati sulle immatricolazioni, separati per alimentazione, mostrano che il futuro del settore automobilistico italiano sarà probabilmente dominato dalle tecnologie più pulite e sostenibili. Questo cambiamento richiederà adattamenti sia nella produzione che nelle politiche di supporto, per assicurare che l'industria possa navigare efficacemente attraverso la transizione energetica in corso.



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

## AUTO: ANFIA RIVEDE STIME AL RIBASSO, 1,55 MLN IMMATRICOLAZIONI NEL 2024

"La filiera italiana necessita di interventi immediati" (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 ott - Di fronte al "trend negativo di questi ultimi due mesi" Anfia rivede al ribasso le previsioni del mercato dell'auto italiano. Per l'intero 2024 la stima delle immatricolazione passa da 1.624.000 a 1.555.000 unita' (circa -0,8% rispetto al 2023).

"L'andamento negativo del mercato si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre piu' critica", afferma Roberto Vavassori, Presidente di Afia che accoglie "con favore" la proposta del ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 sia dei veicoli leggeri che dei veicoli pesanti e di adottare un piano europeo automotive. "Ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati". In particolare, "c'e' urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perche' gli strumenti ordinari non sono piu' sufficienti per molte aziende della filiera, con il concreto rischio di perdita di posti di lavoro. E' necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le misure prioritarie identificate e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitivita' delle produzioni nazionali".

dim-com

(RADIOCOR) 01-10-24 19:36:35 (0732) 5 NNNN

### TAG

CONGIUNTURA PRODUZIONE INDUSTRIALE ITA

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN



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

## MERCATO AUTO IN CALO: ANFIA RIVEDE LE PREVISIONI PER IL 2024 (-4,3%) E CHIEDE MISURE STRAORDINARIE DI SUPPORTO

teleborsa 

(Teleborsa) - "A settembre il **mercato auto italiano resta in flessione a doppia cifra (-10,7%)**, confermando la caduta delle immatricolazioni del mese precedente (-13,4% ad agosto)", afferma **Roberto Vavassori, Presidente di Anfia**. Il trend negativo di questi ultimi due mesi ci

porta a dover rivedere a ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, **scendendo da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000** (circa -0,8% rispetto al 2023).

"L'andamento **negativo del mercato** - aggiunge - si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica. Accogliamo con favore la proposta del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 sia dei **veicoli leggeri che dei veicoli pesanti** e di adottare un piano europeo automotive, ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati.

C'è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perchè gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il **concreto rischio di perdita di posti di lavoro**. E' necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le **misure prioritarie identificate** e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali".

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

(TELEBORSA) 01-10-2024 20:01

## Stellantis, crollo del 33,9% delle vendite in Italia: meno di una immatricolazione su 4 e' della ex

Il gruppo ha venduto a settembre in Italia 29.375 auto, il 33,9% in meno dello stesso mese del 2023 con la quota di mercato che scende dal 32,6% al 24,1%. Ma è tutto il mercato a soffrire Stellantis ha venduto a settembre in Italia 29.375 auto, il 33,9% in meno dello stesso mese del 2023 con la quota di mercato che scende dal 32,6% al 24,1% Nei nove mesi il gruppo ha immatricolato 365.286 vetture, in calo del 5,8% sullo stesso periodo dell'anno scorso, con una quota di mercato pari al 30,3% contro il 32,9% di un anno fa. Soffre tutto il mercato A settembre è tutto il mercato italiano dell'auto a totalizzare 121.666 immatricolazioni, con un calo del 10,7%1 rispetto a settembre 2023, che aveva totalizzato 136.316 unità. Nei primi nove mesi del 2024 i volumi complessivi si attestano a 1.202.122 unità, con una crescita del 2,1% rispetto a gennaio-settembre 2023. «A settembre il mercato auto italiano resta in flessione a doppia cifra (-10,7%), confermando la caduta delle immatricolazioni del mese precedente (-13,4% ad agosto) dice Roberto Vavassori, presidente di ANFIA. Il trend negativo di questi ultimi due mesi ci porta a dover rivedere a ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, scendendo da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023). L'andamento negativo del mercato si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica» Mirafiori sospesa I dati del ministero dei Trasporti arrivano nel giorno in cui il gruppo Stellantis annuncia che la produzione della 500 elettrica alle Carrozzerie di Mirafiori sarà sospesa fino al primo novembre. Mancanza di ordini L'azienda ha spiegato che «persiste la mancanza di ordini legata all'andamento del mercato elettrico in Europa che è profondamente in difficoltà, nonostante la 500e nei primi 8 mesi dell'anno rappresenti il 40% delle vendite nel segmento Ev delle city car (Segmento A) in Europa». La fermata produttiva precedente era fino al 14 ottobre. Sia i lavoratori della 500 elettrica sia quelli della Maserati continueranno a usare i contratti di solidarietà. Tavares sarà sentito in Parlamento Il presidente della X Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo, Alberto Luigi Gusmeroli, Stellantis in mattinata confermava che l'amministratore delegato del Gruppo, Carlos Tavares, interverrà in Commissione il prossimo 11 ottobre alle ore 13. Scarica la nuova app L'Economia per un'esperienza personalizzata e senza pubblicità Grazie all'intelligenza artificiale gli articoli e i consigli degli esperti del Corriere della Sera rispondono ai tuoi dubbi su Casa, Fisco, Risparmio, Pensioni e non solo; oltre alle news in tempo reale, le migliori firme e tutto quello che ti può essere più utile per una vita più semplice e informata 1 ottobre 2024



## Unrae, urgente rifinanziare incentivi EV. Anfia, situazione industriale sempre piu' critica. Federau

«I risultati di settembre, con un secondo calo consecutivo delle immatricolazioni, ma una forte crescita delle Bev, evidenziano l'urgente necessità di rifinanziare gli incentivi per la fascia di autovetture con emissioni 0-20 g/Km di CO<sub>2</sub>, rendendo immediatamente disponibili i 240 milioni di euro di fondi residui degli incentivi 2024». È il commento di Michele Crisci, presidente di Unrae, ai dati diffusi dal Mit sulle immatricolazioni a settembre che registrano un calo del 10,75%. Inoltre per Crisci è fondamentale definire al più presto sia la strategia europea per il settore automotive nel suo complesso, sia quella che il Governo italiano intende adottare per accompagnare la transizione con un piano di sostegno pluriennale, per dare certezze a consumatori e imprese nelle loro scelte di acquisto. Bisogna partire subito prosegue Crisci a lavorare su un tema rilevante che solleviamo da anni: la necessità di una riforma fiscale per le auto aziendali, chiedendo che detraibilità dell'Iva e deducibilità dei costi siano parametrize alle emissioni di CO<sub>2</sub> e il periodo di ammortamento sia ridotto a 3 anni; misure che devono essere realizzate tramite i Decreti attuativi della Delega Fiscale. «Anche a settembre i volumi di autovetture restano in territorio negativo confermando la fase difficile e controversa che sta attraversando il mercato, in un contesto di generale crisi del settore automotive. La forte incertezza nel processo di elettrificazione allargata, con i veicoli a batteria ancora fuori dalla portata economica di gran parte dei clienti, unita ai ritardi accumulati dall'industria automobilistica italiana ed europea che ha effetti lungo tutta la filiera, sta evidenziando come gli ambiziosi obiettivi imposti con il Green Deal Europeo mettano a rischio la catena del valore e gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore». Così Massimo Artusi, presidente di Federauto, commenta i dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per Artusi, la proposta di un European Automotive Act che prevede la possibilità di riesaminare nella prima parte del 2025, anziché attendere il 2026, il Regolamento in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture "è pienamente condivisa. L'auspicio è che l'evidenza della marcata e bassa penetrazione sul mercato dei veicoli a zero e basse emissioni faccia riflettere attentamente i decisori politici a Bruxelles sugli impatti del divieto di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035 e dell'adozione frettolosa del solo elettrico per la mobilità di tutti. Serve un cambio di passo per arrivare preparati alla deadline del 2035». «L'andamento negativo del mercato si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica». Lo afferma l'Anfia commentando i dati sulle immatricolazioni diffusi dal Mit. «Accogliamo con favore la proposta del ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO<sub>2</sub> sia dei veicoli leggeri che dei veicoli pesanti e di adottare un piano europeo automotive, ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati», si legge in una nota. «C'è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perché gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il concreto rischio di perdita di posti di lavoro», sottolinea l'associazione. «È necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le misure prioritarie identificate e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali.





**Unrae, urgente rifinanziare incentivi EV. Anfia, situazione industriale sempre più critica. Federauto, fase difficile e controversa**

condividi l'articolo



«I risultati di settembre, con un secondo calo consecutivo delle immatricolazioni, ma una forte crescita delle Bev, evidenziano l'urgente necessità di rifinanziare gli incentivi per la fascia di autovetture con emissioni 0-20 g/Km di CO2, rendendo immediatamente disponibili i 240 milioni di euro di fondi residui degli incentivi 2024». E' il commento di Michele Crisci, presidente di Unrae, ai dati diffusi dal Mit sulle immatricolazioni a settembre che registrano un calo del 10,75%. Inoltre per Crisci "è fondamentale definire al più presto sia la strategia europea per il settore automotive nel suo complesso, sia quella che il Governo italiano intende adottare per accompagnare la transizione con un piano di sostegno pluriennale, per dare certezze a consumatori e imprese nelle loro scelte di acquisto". "Bisogna partire subito – prosegue Crisci – a lavorare su un tema rilevante che solleviamo da anni: la necessità di una riforma fiscale per le auto aziendali, chiedendo che detraibilità dell'Iva e deducibilità dei costi siano parametrare alle emissioni di CO2 e il periodo di ammortamento sia ridotto a 3 anni; misure che devono essere realizzate tramite i Decreti attuativi della Delega Fiscale".

«Anche a settembre i volumi di autovetture restano in territorio negativo confermando la fase difficile e controversa che sta attraversando il mercato, in un contesto di generale crisi del settore automotive. La forte incertezza nel processo di elettrificazione allargata, con i veicoli a batteria ancora fuori dalla portata economica

**ECONOMIA**



**PROFONDO ROSSO**  
**Male il mercato auto Italia a settembre, -10,7% a 121.666 le immatricolazioni. Stellantis crolla: -33,9% a quota 29.375**



**'INTERVENTO**  
**Stellantis, l'ad Tavares sarà audito l'11 ottobre in Parlamento: «Volontà di dialogo e confronto costante»**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di gran parte dei clienti, unita ai ritardi accumulati dall'industria automobilistica italiana ed europea che ha effetti lungo tutta la filiera, sta evidenziando come gli ambiziosi obiettivi imposti con il Green Deal Europeo mettano a rischio la catena del valore e gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore». Così Massimo Artusi, presidente di Federauto, commenta i dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per Artusi, la proposta di un European Automotive Act che prevede la possibilità di riesaminare nella prima parte del 2025, anziché attendere il 2026, il Regolamento in materia di emissioni di CO2 delle autovetture "è pienamente condivisa. L'auspicio è che l'evidenza della marcata e bassa penetrazione sul mercato dei veicoli a zero e basse emissioni faccia riflettere attentamente i decisori politici a Bruxelles sugli impatti del divieto di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035 e dell'adozione frettolosa del solo elettrico per la mobilità di tutti. Serve un cambio di passo per arrivare preparati alla deadline del 2035».

«L'andamento negativo del mercato si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica». Lo afferma **Anfia** commentando i dati sulle immatricolazioni diffusi dal Mit. «Accogliamo con favore la proposta del ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target co2 sia dei veicoli leggeri che dei veicoli pesanti e di adottare un piano europeo automotive, ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati», si legge in una nota. «C'è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perché gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il concreto rischio di perdita di posti di lavoro», sottolinea l'associazione. «E' necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le misure prioritarie identificate e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali».



condividi l'articolo



Martedì 1 Ottobre 2024 - Ultimo aggiornamento: 20:18 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

**ECONOMIA**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Unrae, urgente rifinanziare incentivi EV. **Anfia**, situazione industriale sempre più critica. Federauto, fase difficile e controversa



Male il mercato auto Italia a settembre, -10,7% a 121.666 le immatricolazioni. Stellantis crolla: -33,9% a quota 29.375



Stellantis, l'ad Tavares sarà audito l'11 ottobre in Parlamento: «Volontà di dialogo e confronto costante»

**MOTORSPORT**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Lamborghini, la Squadra Corse con ABT Sportsline nel DTM. In pista le Huracán GT3 EVO2 nel campionato tedesco



TCR Europe: Girolami (Cupra) vince a Valencia e conquista per la seconda volta il titolo continentale



Renault conferma stop produzione motori F1 dal 2026. Per Alpine probabili propulsori Mercedes

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie

"A settembre il mercato auto italiano resta in flessione a doppia cifra (-10,7%) , confermando la caduta delle immatricolazioni del mese precedente (-13,4% ad agosto)", afferma Roberto Vavassori, Presidente di **Anfia** . Il trend negativo di questi ultimi due mesi ci porta a dover rivedere a ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, scendendo da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023). "L'andamento negativo del mercato - aggiunge - si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica. Accogliamo con favore la proposta del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 sia dei veicoli leggeri che dei veicoli pesanti e di adottare un piano europeo automotive, ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati. C'è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perchè gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il concreto rischio di perdita di posti di lavoro . E' necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le misure prioritarie identificate e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali".



# INFORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

CERCAM

MY  
INFORICAMBI

BANCA  
DATI



[Home](#) [Fiere ed Eventi](#)

FIERE ED EVENTI

## T3-Truck-Tyre Trailer, presentata la 1ª edizione

By **Marco Lasala** 1 Ottobre 2024

1 0

Tempo di Lettura: 2 min



Presentata la 1ª edizione di **T3-Truck-Tyre Trailer** (**Camion**, Pneumatici e Rimorchi), in programma dal 17 al 19 ottobre 2024.

Nei padiglioni di Piacenza Expo A si svolgerà la fiera italiana dedicata alle tecnologie, ai mezzi e veicoli per il trasporto stradale, pesante e leggero, agli allestimenti, ai rimorchi e ai semirimorchi, agli pneumatici e alla componentistica, ai prodotti e servizi per la filiera dei mezzi di trasporto. **T3-Truck-Tyre Trailer**, rappresenta il perfetto mix tra due affermatissime manifestazioni organizzate dalla società genovese: il GIS – le **Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali** e **HYDROGEN EXPO**, la tre giorni dedicata alla filiera italiana dell'idrogeno.

**Hydrogen Expo**, evento che si è svolto nei padiglioni del Piacenza Expo, ha visto la partecipazione di oltre 6.000 visitatori qualificati, molti dei quali provenienti dal settore del trasporto e oltre 200 espositori.

### ULTIME NOTIZIE



**Stellantis e Renault, aria di fusione?**

1 OTTOBRE 2024



**Per il team di Inforicambi.it una giornata speciale**

30 SETTEMBRE 2024



**FEBEST: Soluzioni Convenienti per la Sostituzione dei Componenti degli Ammortizzatori**

30 SETTEMBRE 2024



**BYD conferma la sua partecipazione al Salone di Parigi 2024**

30 SETTEMBRE 2024



La 1ª edizione del T3 si è vista riconoscere i patrocini del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di ANAS, della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Piacenza, nonché di alcune delle principali associazioni di categoria, come ANFIA-Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, AITE-Associazione Italiana Trasporti Eccezionali, FAI-Federazione Autotrasportatori Italiani, FEDESPEDI-Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, ASSODIMI/ASSONOLO, Fite-Federazione Italiana Trasporti Eccezionali e CONFCOOPERATIVE.

**Giuseppe Cavalli, Presidente di Piacenza Expo**, ha dichiarato: *“Non poteva che andare in scena a Piacenza Expo – società che ha il compito di contribuire alla crescita del tessuto produttivo piacentino – il nuovo evento fieristico specialistico dedicato ai veicoli e ai mezzi per il trasporto stradale”.*

*“Il T3 di Piacenza vuole proporre al pubblico degli operatori veicoli, soluzioni e servizi a valore aggiunto per affrontare con successo la transizione, non solo energetica, in atto nel comparto”,* commenta **Gianerico Griffini**, giornalista di *“Allestimenti e Trasporti”*.

Articolo precedente



Stellantis e Renault, aria di fusione?

ARTICOLI CORRELATI



Intervista a Olaf Mußhoff, Director Automechanika Frankfurt

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CHI SIAMO
SEGUICI

089849

**martedì, Ottobre 1, 2024**  
News e Investimenti

# investimentiNews

--

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

[Home](#) [Attualità](#) [Dall'Italia E Dal Mondo](#) [Lavoro](#) [Mondo](#) [Politica](#) [Sanità](#)



**Video News**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Breaking News

**Caso Bergamini, ex fidanzata...**

(Adnkronos) - Sedici anni di reclusione. È la condanna decisa dalla Corte...

**Un altro royal baby...**

(Adnkronos) - 'Royal baby' in arrivo: la famiglia reale inglese darà presto...

**Iran attacca, pioggia di...**

(Adnkronos) - L'Iran attacca Israele con il lancio di centinaia di missili...

**Max Pezzali non si...**

(Adnkronos) - La festa di Max Pezzali non si ferma mai. Dopo...

HOME > ATTUALITÀ > AUTO, ANFIA: TAGLIA...

# Auto, Anfia: taglia stime mercato 2024 da 1,62 a 1,55 mln di auto

Di **Red**

Ottobre 1, 2024

Tempo di lettura Less than 1 minuti



Vavassori: situazione critica, far partire misure Tavolo Automotive  
 Milano, 1 ott. (askanews) – Dopo i cali di agosto (-13,4%) e settembre -10,7%, **Anfia** rivede al ribasso le previsioni 2024 di immatricolazioni di auto da 1,62 milioni di unità a 1,55 milioni (circa -0,8% rispetto al 2023).  
 “L’andamento negativo del mercato si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica”, afferma il presidente Roberto Vavassori di **Anfia**.

“Accogliamo con favore la proposta del Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target

**VIDEO | Missili iraniani intercettati nel cielo di Gerusalemme,...**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CO2 sia dei veicoli leggeri che dei veicoli pesanti e di adottare un piano europeo automotive, ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati”.

“C’è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perché gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il concreto rischio di perdita di posti di lavoro. E’ necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le misure prioritarie identificate e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali”.

[Moto, Ancma: vendite settembre +1,7% a 27.576 unità, male l’elettrico](#)

Red

[Aeronautica Militare, il nuovo comando a Milano spicca il volo](#)

Red

[Giacobbe \(Pd\) all’InCE: Europa più integrata chiave per futuro di pace](#)

Red

[L’esercito israeliano: l’Iran ha lanciato missili. Esplosioni udite a Tel Aviv e Gerusalemme](#)

Red

[Load more >](#)

- Ottobre 1, 2024

**VIDEO | Missili iraniani intercettati nel cielo di Gerusalemme, Israele conferma: chiuso aeroporto di Tel Aviv**

**Caso Bergamini, ex fidanzata condannata a 16 anni**

**Un altro royal baby in arrivo nel Regno Unito: la principessa Beatrice è incinta**

**Iran attacca, pioggia di missili su Israele – Video**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Correlati

**Red** - Ottobre 1, 2024

### **Moto, Ancma: vendite settembre +1,7% a 27.576 unità, male l'elettrico**

Nei 9 mesi +5% a 300mila unità Milano, 1 ott. (askanews) – A poco più di un mese dall'apertura di Eicma, il più importante evento fieristico internazionale del settore, il mercato italiano di moto, scooter e ciclomotori dimostra...

**Red** - Ottobre 1, 2024

### **Aeronautica Militare, il nuovo comando a Milano spicca il volo**

Goretti: "È il riconoscimento di intenso e valido gioco di squadra" Milano, 1 ott. (askanews) – Un nuovo comando a Milano per l'Aeronautica Militare, Forza armata votata all'innovazione. Il Comando della Squadra Aerea, uno degli Alti Comandi della...

**Red** - Ottobre 1, 2024

### **Giacobbe (Pd) all'InCE: Europa più integrata chiave per futuro di pace**

A Tirana all'Assemblea parlamentare dell'Iniziativa Centro Europea Roma, 1 ott. (askanews) – "Solo una Europa più integrata può giocare un ruolo determinante in un futuro di pace nel mondo." Questo il messaggio centrale dell'intervento del senatore Pd, Francesco...

**Investimentinews** non è una testata giornalistica, non può essere considerato un prodotto editoriale ai sensi della legge 62/2001. Viene considerato un aggregatore di lanci brevi di "notizie", piccoli frammenti, aggiornati senza periodicità. Alcuni testi citati o immagini inserite sono tratte da internet e, pertanto, considerate di pubblico dominio; qualora la loro pubblicazione violasse eventuali diritti d'autore vogliate contattarci per provvedere alla conseguente rimozione o modificazione.

Home > Economia > Brusco calo del mercato dell'auto in Italia a settembre 2024, Stellantis accusa il colpo

## Brusco calo del mercato dell'auto in Italia a settembre 2024, Stellantis accusa il colpo

A settembre 2024 il mercato dell'auto in Italia accusa un forte calo nel numero delle immatricolazioni, la più colpita è Stellantis che registra un meno 33,9% rispetto al 2023

1 Ottobre 2024 20:57

**Riccardo Castrichini**  
GIORNALISTA

Nato a Latina nel 1991, è laureato in Economia e Marketing e ha un Master in Radio, Tv e Web Content. Ha collaborato con molte redazioni e radio.



Fonte: ANSA

Il calo del mercato dell'auto in Italia a settembre 2024.

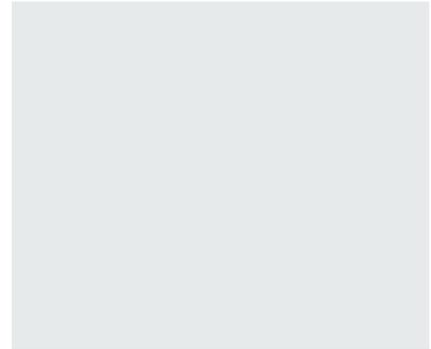
Il mercato dell'auto è in crisi e i dati più recenti sulle immatricolazioni di nuovi veicoli a settembre 2024 diffusi dal ministero dei Trasporti lo confermano: meno 10,7% rispetto allo stesso periodo del 2023. Si registra, invece, una leggera crescita, 2,1%, se si prendono a riferimento i primi nove mesi dell'anno. I dati generali colpiscono più duramente alcune importanti realtà che operano nel settore. Tra tutte Stellantis che, a settembre 2024, ha registrato un netto meno 33,9% rispetto al 2023, dato questo che aggrava di molto la condizione dei lavoratori italiani del gruppo già in molti casi obbligati alla cassa integrazione per mancanza di ordini.

### La crisi del mercato dell'auto in Italia

Il calo del mercato dell'auto in Italia a settembre 2024 si comprende dalle percentuali di immatricolazione ma, soprattutto, dai numeri in valori assoluti. Il nono mese del 2024 ha visto l'immatricolazione nel Bel Paese di 121.666 auto, quindi il 10,7% in meno rispetto allo stesso periodo del 2023 (136.316 unità). Nell'arco dell'intero anno (9 mesi) viene registrata una crescita dal ministero dei Trasporti, seppur minima: 2,1%. Il totale delle immatricolazioni 2024 in questo caso è di 1.202.122.

"A settembre - ha detto il presidente di Anfia Roberto Vavassori - il mercato auto italiano resta in flessione a doppia cifra (-10,7%), confermando la caduta delle immatricolazioni del mese precedente (-13,4% ad agosto)". Con questi dati negativi, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica si dice costretta "a rivedere al ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, scendendo da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023)". E ancora: "L'andamento negativo del mercato si affianca a una situazione industriale che diventa sempre più critica".

PUBBLICITÀ



### Officine Lazio Gas

Convertire un'auto da benzina a metano  
Tutti i vantaggi e benefici di un'auto a metano

LEGGI

### Cantina Sociale di Quistello

Dove nasce il Lambrusco

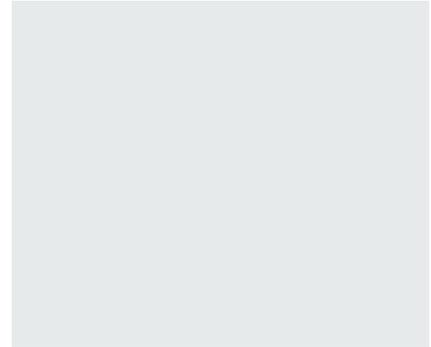
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Scopri la Cantina

LEGGI

PUBBLICITÀ



### Stellantis accusa duramente il colpo

Lo scenario descritto della crisi del mercato dell'auto in Italia colpisce molto duramente Stellantis. Il [gruppo italo-francese](#) ha venduto a settembre 2024 un totale di 29.375 auto, il che vuol dire un netto meno 33,9% rispetto allo stesso periodo del 2023. Scende, dunque, la quota di mercato che dal 32,6% arriva al 24,1%. Il calo, in questo caso, è confermato anche nei numeri dei primi nove mesi dell'anno, periodo in cui Stellantis ha immatricolato 365.286 vetture, cioè il 5,8% in meno rispetto allo stesso periodo del 2023 (quota di mercato oggi al 30,3%, un anno fa era al 32,9%).

### I lavoratori Stellantis in difficoltà

Nelle stesse ore in cui il ministero dei Trasporti diffondeva i dati sul calo del mercato dell'auto in Italia, [Stellantis](#) annunciava che, a causa della mancanza di ordini, la produzione della 500 elettrica nello stabilimento di Mirafiori verrà sospesa fino al primo novembre. Si tratta di un prolungamento rispetto allo stop precedente, che era in scadenza il 14 ottobre. I lavoratori della 500e, così come quelli della Maserati, continueranno a usare i contratti di solidarietà.

"Persiste la mancanza di ordini legata all'andamento del mercato elettrico in Europa che è profondamente in difficoltà - dicono da Stellantis - nonostante la 500e nei primi 8 mesi dell'anno rappresenti il 40% delle vendite nel segmento Ev delle city car (Segmento A) in Europa".

Il titolo di Stellantis, inoltre, ha bruciato 40 miliardi in soli 6 mesi, con il tracollo in Borsa che preoccupa, non poco, il governo italiano. Proprio per questo l'amministratore delegato del Gruppo [Carlos Tavares](#) interverrà in audizione in Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo, della Camera il prossimo 11 ottobre.

Tag: Cassa integrazione

### Leggi anche

[Mercato italiano dell'auto, brusca frenata ad agosto 2024: male Stellantis](#)

[Stellantis blocca ancora Mirafiori: produzione della 500e ferma fino a ottobre](#)

[Stellantis, Tavares verso la scadenza del contratto: intanto le vendite affondano](#)

[Mirafiori al centro della strategia Stellantis: in arrivo la Fiat 500 mild hybrid](#)

[Stellantis, lavoratori di nuovo in cassa integrazione ad Atessa e Termoli: mancano ordini](#)

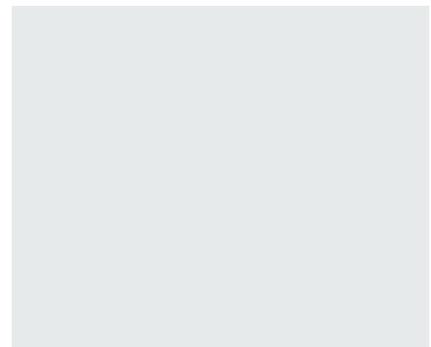
Per te, che non vuoi perderti mai nulla.

Ricevi la nostra newsletter con tutte le novità e il meglio della settimana



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

PUBBLICITÀ



### I temi caldi

Quando inizia la scuola, il calendario scolastico 2024/2025: debutta il 4+2 di Valditara

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849





Mercoledì 2 Ottobre 2024, ore 00.47



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 / Mercato auto in calo: **Anfia** rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie...

## Mercato auto in calo: **Anfia** rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie di supporto

Economia, Trasporti 01 ottobre 2024 - 20.01



(Teleborsa) - "A settembre il mercato auto italiano resta in flessione a doppia cifra (-10,7%), confermando la caduta delle immatricolazioni del mese precedente (-13,4% ad agosto)", afferma **Roberto Vavassori, Presidente di Anfia**. Il trend negativo di questi ultimi due mesi ci porta a dover rivedere a ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, **scendendo da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000** (circa -0,8% rispetto al 2023).

"L'andamento **negativo del mercato** - aggiunge - si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica. Accogliamo con favore la proposta del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 sia dei **veicoli leggeri che dei veicoli pesanti** e di adottare un piano europeo automotive, ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati.

C'è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perchè gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il **concreto rischio di perdita di posti di lavoro**. E' necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le **misure prioritarie identificate** e condivise da imprese, sindacati e territori al 'Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività' delle produzioni nazionali".

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

### Condividi

- 
- 
- 
- 

...

### Argomenti trattati



Imprese (131)

### Altre notizie



- ▶ Immatricolazioni auto Ue, Acea: agosto -18%, crolla l'elettrico -44%
- ▶ **Anfia**, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024
- ▶ Volvo Cars abbandona target 100% di auto elettriche al 2030
- ▶ Frenata estiva per gli autocarri, **Anfia**: superare politiche pubbliche discontinue
- ▶ Auto, mercato usato in doppia cifra a luglio (+12,2%)
- ▶ Analisi Tecnica: Brent Crude Oil del 30/08/2024

### Seguici su Facebook



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ve offerte  
il giorno.

**TRANSPOBANK®**  
Dal 1989, la prima borsa carichi italiana.

Migliaia di  
sempre a

Mercoledì, 2 Ottobre 2024

Powered by **TRASPORTALE**

Redazione Pubblicità Newsletter

f X y in @

# TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

ULTIM'ORA VEICOLI LOGISTICA EVENTI CONSTRUCTION LEGGI E NORMATIVE INFRASTRUTTURE ASSOCIAZIONI AFTERMARKET BLOG **SPECIALE IAA**



Home > Eventi > Presentata la 1ª edizione del T3-TRUCK TYRE TRAILER

iera  
ezzi  
orto



17-19 O  
2024, P  
Italy

## Presentata la 1ª edizione del T3-TRUCK TYRE TRAILER

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

REDAZIONE 01/10/2024



A introdurre l'innovativa manifestazione, in calendario dal 17 al 19 Ottobre 2024 nei padiglioni di Piacenza Expo, la sindaca di Piacenza, Katia Tarasconi, Gianenrico Griffini, redattore di Allestimenti&Trasporti, Giuseppe Cavalli, Presidente di Piacenza Expo e Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions

È stata presentata venerdì 27 settembre nella Sala Consiliare del Comune di Piacenza la 1ª edizione del **T3-TRUCK TYRE TRAILER** (acronimo di *Camion, Pneumatici e Rimorchi*) – l'innovativa fiera italiana dedicata alle tecnologie, ai mezzi e veicoli per il trasporto stradale, pesante e leggero, agli allestimenti, ai rimorchi e ai semirimorchi, agli pneumatici e alla componentistica, i prodotti e i servizi per la filiera dei mezzi di trasporto – **in programma dal 17 al 19 ottobre 2024** nei **padiglioni del Piacenza Expo**.



Presentata la 1ª edizione del T3-TRUCK TYRE TRAILER

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Così la **sindaca Tarasconi** ha presentato l'ultima manifestazione concepita e organizzata da Mediapoint & Exhibitions. "La *posizione geografica di Piacenza è notoriamente strategica come snodo cruciale di collegamento tra il nord e il centro-sud del Paese*", ha spiegato la **sindaca Tarasconi**. "Nel nostro territorio, ad esempio, passano due tra le principali autostrade italiane (l'A1 Milano-Bologna-Napoli, e l'A21 Torino-Piacenza-Brescia), senza contare la via Emilia e le altre importanti arterie stradali. Ciò rende Piacenza un capoluogo naturalmente votato alla logistica, un'industria strettamente legata a quella dei trasporti. Ospitare nella nostra fiera una tre giorni dedicata interamente a questo mondo, che è composto di professionalità e tecnologie sempre più d'eccellenza, ci rende orgogliosi e contribuisce a rendere il nostro territorio un polo di riferimento a livello nazionale, e non solo, per l'intero settore".

Un ecosistema quello dell'automotive che sta affrontando la **gigantesca sfida della riconversione energetica**. E proprio la decarbonizzazione sarà uno dei temi portanti della manifestazione. "L'industria automotive e il mondo del trasporto su gomma si confrontano con trasformazioni epocali sotto il profilo economico e dal punto di vista tecnologico. Il T3 di Piacenza vuole proporre al pubblico degli operatori veicoli, soluzioni e servizi a valore aggiunto per affrontare con successo la transizione, non solo energetica, in atto nel comparto", commenta **Gianenrico Griffini**, giornalista di "Allestimenti e Trasporti".

Nelle intenzioni di MEDIAPPOINT & EXHIBITIONS il **T3-Truck-Tyre-Trailer**, rappresenta l'ideale punto di sintesi di due affermatissime manifestazioni organizzate dalla società genovese: il **GIS** – le Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali e **HYDROGEN EXPO**, la tre giorni dedicata alla filiera italiana dell'idrogeno appena conclusasi, sempre nei padiglioni del **PIACENZA EXPO**, che ha totalizzato 200 espositori e oltre 6.000 visitatori qualificati, molti dei quali provenienti anche dal mondo dei trasporti.

"Non poteva che andare in scena a Piacenza Expo – società che ha il compito di contribuire alla crescita del tessuto produttivo piacentino – il nuovo evento fieristico specialistico dedicato ai veicoli e ai mezzi per il trasporto stradale. Un evento", sottolinea il Presidente di Piacenza Expo, **Giuseppe Cavalli**, "figlio del know-how e della professionalità di Mediapoint & Exhibitions, che da anni collabora concretamente con la nostra società. Un evento innovativo perfettamente in linea con la nuova programmazione che, dalle ultime stagioni, sta caratterizzando il nostro calendario fieristico. Piacenza è da sempre la capitale italiana dell'autotrasporto e, da oltre un decennio, anche uno dei più importanti centri logistici di tutta Europa. Sono certo che T3 contribuirà non solo al miglioramento di questo importante comparto dell'economia piacentina, ma offrirà anche importanti soluzioni innovative per il mercato nazionale e internazionale del trasporto stradale. Ringrazio Mediapoint, e in particolare Fabio Potestà, per aver consolidato la collaborazione con Piacenza Expo con questo innovativo evento fieristico".

"Il lancio di un nuovo evento fieristico" afferma **Fabio Potestà** di Mediapoint & Exhibitions "è sempre un'impresa coraggiosa che sembrerebbe addirittura temeraria per una manifestazione dedicata ai mezzi di trasporto in un anno nel quale erano già stati calendarizzati altri eventi dedicati al suddetto comparto. Abbiamo, comunque, voluto procedere in questa direzione, ritenendo il "format" di tutti gli eventi specialistici di nostra organizzazione più consono alle esigenze del mercato che

richiede manifestazioni mirate, di breve durata e dai costi contenuti. In questa nostra decisione, ha certamente influito il ruolo di Piacenza che è notoriamente uno dei centri nevralgici più importanti (anche a livello europeo) della logistica e dell'autotrasporto”.

Nonostante si tratti di un “debutto”, questa **1ª edizione del T3** si è vista riconoscere i patrocini del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, di ANAS, della Regione EMILIA-ROMAGNA, del COMUNE DI PIACENZA, nonché di alcune delle principali associazioni di categoria, come [ANFIA-Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica](#), AITE-Associazione Italiana Trasporti Eccezionali, FAI-Federazione Autotrasportatori Italiani, FEDESPEDI-Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, ASSODIMI/ASSONOLO, Fite-Federazione Italiana Trasporti Eccezionali e CONFCOOPERATIVE.

Parte integrante e imprescindibile della tre giorni piacentina del T3 sarà il [palinsesto di convegni, seminari tecnici e conferenze](#), organizzato con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore.

“Come nostra consolidata tradizione” conclude Potestà “nella serata di Venerdì 18 Ottobre è in programma il T3 by Night, l’apertura serale del quartiere fieristico durante la quale gli espositori potranno incontrarsi tra loro e, ovviamente, con gli ospiti che inviteranno, gustando le golosità eno-gastronomiche piacentine, ma anche fruendo di intrattenimenti a sorpresa in un’atmosfera conviviale e rilassata”.



**Redazione**  
<https://www.trasportale.it>  
 Il canale di informazione e comunicazione multimediale del mondo del trasporto.












Articolo precedente

**Greenwashing, il sondaggio di SOS LOGistica per logistica e trasporti**

Articoli correlati



Articolo successivo

**ETM Award 2024, Continental è “Best of New Transportation”**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849