



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 27 agosto al 9 settembre 2024

Torino, 13 settembre 2024

Sommarrio Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Borsaitaliana.it	02/09/2024	<i>Auto: Anfia, onda lunga inflazione e tassi alti pesano su desiderio cambiare vettura</i>	2
	Italpress.com	03/09/2024	<i>Mercato auto, battuta d'arresto ad agosto</i>	3
18	Il Sole 24 Ore	03/09/2024	<i>Auto, ad agosto vendite in frenata del 13,4%. Finisce l'effetto incentivi (F.Greco)</i>	4
23	La Repubblica	03/09/2024	<i>Si sgonfia l'effetto incentivi e il mercato auto torna in rosso Vendite in calo del 13,4% (D.Longhin)</i>	5
34	Corriere della Sera	03/09/2024	<i>Auto, finito l'effetto incentivi "Stellantis sotto i 500 mila veicoli" (A.Rinaldi)</i>	6
3	MF - Milano Finanza	03/09/2024	<i>In Italia auto elettriche giu' senza incentivi: -40% (A.Boeris)</i>	7
1+4	Corriere della Sera - Ed. Brescia	03/09/2024	<i>Auto, mercato in frenata. E le ripercussioni si vedono nei conti dei componentisti (T.Bandinelli)</i>	8
	Isole24ore.com	03/09/2024	<i>Mercato auto, battuta d'arresto ad agosto 03 settembre 2024</i>	9
	Quattroruote.it	03/09/2024	<i>Mercato auto Italia Le associazioni chiedono interventi del governo</i>	12
	Hdmotori.it	03/09/2024	<i>Mercato auto Italia 2024, le associazioni chiedono al Governo di intervenire</i>	15
	Tg24.sky.it	04/09/2024	<i>Auto, mercato in crisi e vendite in calo: perche' e cosa propongono operatori del settore</i>	16
6	Il Messaggero	05/09/2024	<i>Auto, produttori in rivolta. "La svolta verde ci affossa" (G.Andreoli)</i>	19
9	Il Mattino	05/09/2024	<i>Auto, produttori in rivolta "La svolta verde ci affossa" (G.Andreoli)</i>	21
3	Il Giornale del Piemonte e della Liguria (Il Giornale)	05/09/2024	<i>Automotive, aria di crisi alla Sfc Solutions di Cirie'</i>	23
	Ilmessaggero.it	05/09/2024	<i>Auto, produttori in rivolta: «La svolta verde ci affossa». I lavoratori della filiera sono davvero a</i>	25
	Tgcom24.mediaset.it	05/09/2024	<i>Auto, produttori in rivolta: "La svolta green ci affossa"</i>	28
5	Il Sole 24 Ore	06/09/2024	<i>"Per la svolta serve un piano straordinario come il Chips Act" (F.Greco)</i>	29
22	Il Giornale	06/09/2024	<i>Emergenza auto (P.Bonora)</i>	31
	Ilggiornale.it	06/09/2024	<i>"Subito un piano o il settore franera'"</i>	33
6	La Voce e il Tempo	08/09/2024	<i>Sos Stellantis, in Italia a rischio 25 mila posti di lavoro</i>	36
3	Il Messaggero	09/09/2024	<i>La corsa alle emissioni zero costa 3mila euro a cittadino (R.Amo.)</i>	39
	Ilmessaggero.it	09/09/2024	<i>Emissioni zero, la corsa alla transizione green costa 3mila euro a cittadino (con effetti a cascata)</i>	41



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

AUTO: ANFIA, ONDA LUNGA INFLAZIONE E TASSI ALTI PESANO SU DESIDERIO CAMBIARE VETTURA

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 02 set - "Dopo il rallentamento della crescita di luglio (+4,7%), ad agosto 2024 il mercato auto italiano inverte la tendenza e registra un calo a doppia cifra (-13,4%), complice anche un giorno lavorativo in meno rispetto ad agosto 2023. L'onda lunga dell'inflazione unitamente ai tassi di interesse ancora elevati per finanziare l'acquisto di un nuovo veicolo pesano negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare vettura". Così Roberto Vavassori, presidente di Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica, ha commentato i dati sulle immatricolazioni di agosto diffusi dal Mit (-13,37% nel mese e +3,83% finora nel 2024). "Siamo di fronte a un insieme di fattori che ci distanziano, quindi, dagli ambiziosi obiettivi, dichiarati anche recentemente nel Pniec, necessari a raggiungere i target europei di decarbonizzazione della mobilità", ha detto Vavassori.

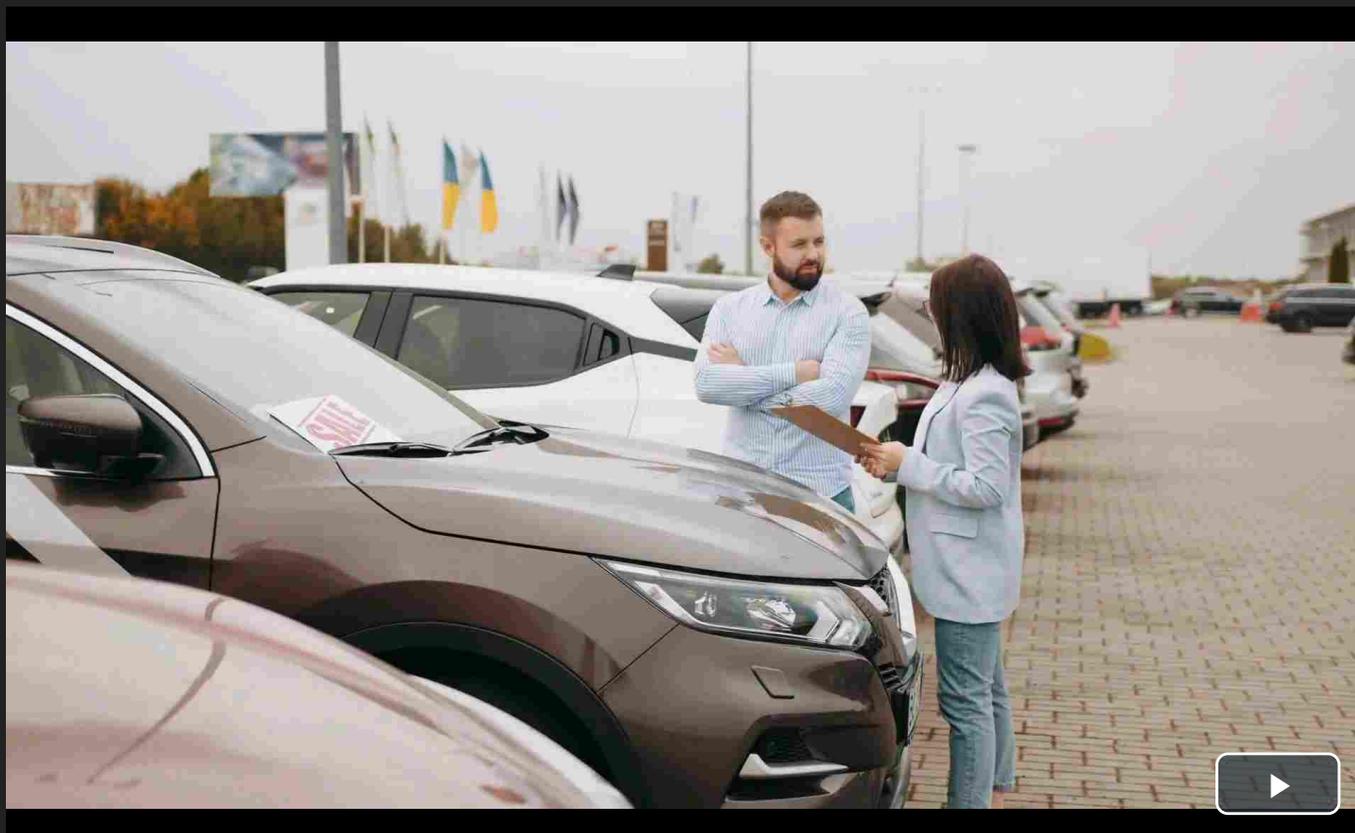
Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di agosto in calo del 18,8%, con quota di mercato al 28,2%, mentre le diesel calano del 29% con quota al 13,6%. Nel cumulato dei primi otto mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 10,4% e quelle delle diesel calano del 21,5%, rispettivamente con quote di mercato del 30,1% e del 14,2%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, in agosto, il 58,1% del mercato, con volumi in calo del 5,4% rispetto a quelli di agosto 2023. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) decremantano del 36,1% ad agosto e rappresentano il 7,2% del mercato del mese (ad agosto 2023 era del 9,2%); nel cumulato calano dell'11,9% e hanno una quota del 7,2% (in calo di 1,5 punti percentuali rispetto al cumulato dei primi otto mesi del 2023).

Ars

(RADIOCOR) 02-09-24 18:52:30 (0462) 5 NNNN

TAG

CONGIUNTURA INFLAZIONE POLITICA MONETARIA TASSI ITA


[Video News](#) [Economia](#) [Pillole](#)

Mercato auto, battuta d'arresto ad agosto

3 Settembre 2024

ROMA (ITALPRESS) - Battuta d'arresto per il mercato auto ad agosto. Secondo quanto rileva il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono state immatricolate 69.121 vetture, ossia il 13,4% in meno rispetto all'anno precedente. I trasferimenti di proprietà hanno fatto registrare una diminuzione dell'1,8%. Il volume globale delle vendite mensili ha interessato per l'80% le vetture usate. La quota delle auto completamente elettriche si è attestata al 3,7% sul totale delle immatricolazioni. Percentuale simile per le ibride plug-in. Secondo quanto rileva l'Anfia, l'onda lunga dell'inflazione, insieme ai tassi di interesse ancora elevati per finanziare l'acquisto di un nuovo veicolo, pesa negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare vettura. In calo anche il mercato di moto, scooter e ciclomotori che ha segnato complessivamente una diminuzione del 2,5% ad agosto. Positivo solo l'andamento delle moto, che crescono del 2%. In calo, invece, gli scooter che perdono il 4%, mentre i ciclomotori registrano una flessione a doppia cifra, pari al 18%. mgg/mrv

[ARTICOLI CORRELATI](#) [ALTRO DALL'AUTORE](#)




Immatricolazioni. I numeri hanno risentito di due giornate lavorative in meno

Auto, ad agosto vendite in frenata del 13,4% Finisce l'effetto incentivi

Mercato

Il risultato da inizio anno resta positivo con una crescita del 3,8% sul 2023

Filomena Greco

TORINO

Si esaurisce "l'effetto incentivi" sul mercato italiano dell'auto che nel mese di agosto ha registrato un calo delle immatricolazioni del 13,4%, dopo i risultati di luglio (+15%) e di giugno (+4,7%). I valori registrati il mese scorso hanno risentito, in parte, di due giornate lavorative in meno rispetto allo stesso periodo di un anno fa, quando le immatricolazioni erano cresciute del 12%, ma nel complesso riflettono una fase di stallo del mercato auto in Italia e in Europa. Il risultato complessivo dei primi otto mesi dell'anno resta positivo, a quota un milione e 80.447 unità, con una crescita del 3,8% sul 2023 e un calo del 18,5% rispetto ai livelli precedenti al Covid (2019). «Stupisce il fatto che resta ancora inutilizzato il 67,9% dello stanziamento per gli incentivi all'acquisto di auto con emissioni di CO₂ da 21 a 60 grammi al chilometro - evidenzia Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor - e soprattutto che resta ancora inutilizzato il 32,3% dello stanziamento per le auto a combustione interna con emissioni di CO₂ da 61 a 135 grammi al chilometro, stanziamento che in precedenti campagne veniva bruciato in pochi giorni».

In questo contesto, la quota di auto full electric (Bev) si è attestata

al 3,7%, in recupero di 0,3 punti percentuali rispetto a luglio, mentre le ibride plug-in (Phev) scendono al 3,5%, per un totale di veicoli "ricaricabili" a quota 7,2%, due punti in meno rispetto al 9,1% di agosto 2023. Da un lato, dunque, un mercato che rallenta, dall'altro una transizione all'elettrico in stallo. Stellantis perde nel mese oltre il 30% dei volumi e il brand Fiat, che resta il primo in Italia se si guarda alle vendite da gennaio a agosto, è superato ad agosto da Toyota, Volkswagen e Dacia. Chiudono con vendite in crescita sia il Gruppo Renault che Toyota, bene anche BMW.

Produttori, imprese della filiera e dealer chiedono al Governo di accelerare sulla definizione del piano strategico 2025-27 i volumi del mercato che faccia leva su diverse misure, da una serie di correttivi agli attuali incentivi fino alla questione fiscale che pesa sul settore auto in Italia più che nella media europea. «Riteniamo fondamentale che vengano convocati al più presto i Tavoli interministeriali dedicati alla fiscalità del settore automotive - chiede il presidente dell'Unrae Michele Crisci - per rilanciare la competitività delle nostre imprese e valorizzare il contributo che possono offrire, attraverso il rapido ricambio dei veicoli aziendali, nell'accelerare il rinnovo del parco circolante e nel promuovere sostenibilità ambientale e sicurezza stradale». Per Roberto Vavassori presidente dell'Anfia «siamo di fronte ad un insieme di fattori che ci distanziano, quindi, dagli ambiziosi obiettivi, dichiarati anche recentemente nel PNIEC, necessari a raggiungere i target europei di decarbonizzazione della mobilità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I dati di agosto

Si sgonfia l'effetto incentivi e il mercato auto torna in rosso

Vendite in calo del 13,4%

di Diego Longhin

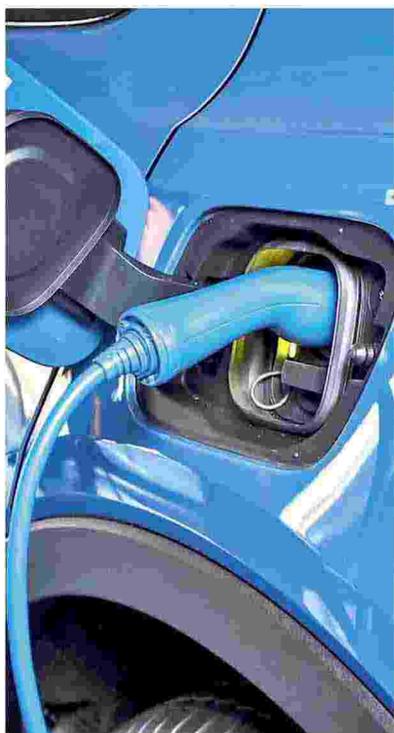
TORINO – Un tonfo a doppia cifra che certifica la fine dell'effetto incentivi. Ad agosto le vendite di auto in Italia sono calate del 13,4% con 69.121 immatricolazioni. L'impennata provocata dal pacchetto varato dal ministro delle Imprese Adolfo Urso, con crescita del 15% a giugno e del 4,7% a luglio, si è esaurita. È vero, ad agosto si è lavorato un giorno in meno, ma il risultato finale non sarebbe stato comunque positivo. C'è chi chiede al governo, come il presidente dell'Unrae, l'associazione dei costruttori esteri, Michele Crisci, di rendere disponibili subito i 240 mi-

lioni di fondi residui e i 250 dirottati sul Df Coesione per rifinanziare i sussidi per comprare auto elettriche. Anche il numero uno di Motus-E, Fabio Pressi, chiede di «pianificare subito nuovi strumenti». L'Anfia, la sigla delle imprese della componentistica, parla di «gelata di agosto» e dice con il presidente Roberto Vavasori che sono «lontani gli ambiziosi target europei di decarbonizzazione». La quota delle auto elettriche è tornata al 3,7% dopo la fiammata dell'8,3% causa incentivi.

I sussidi hanno portato comunque ad una lieve crescita delle performance nei primi otto mesi dell'anno: vendite in aumento del 3,8%, ma con un calo del 18,5% sui livelli

pre-Covid 2019. Inutilizzato il 67,9% dei contributi per l'acquisto di ibride plug-in e il 32,3% per le auto tradizionali. «È la prova più chiara della crisi di un mercato destinato a ristagnare», spiega Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor.

Stellantis, primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica*, ad agosto ha registrato un meno 32,4%. La quota scende dal 31,8% al 24,8%. Negli otto mesi il calo è del 2,1% con quota al 31% contro il 32,9%. «Confermata la leadership in Italia, ma i dati evidenziano un momento di sofferenza del mercato, in particolare l'elettrico - dice Santo Ficili, managing director di Stellantis Italia - e di transizione per il gruppo». © RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ Auto elettrica in crisi

La quota di mercato delle auto elettriche ad agosto è tornata al 3,7% dopo la fiammata dell'8,3% di giugno con la spinta dei sussidi



Auto, finito l'effetto incentivi «Stellantis sotto i 500 mila veicoli»

La stima Fim Cisl per il 2024 (dai 751 mila del 2023). Immatricolazioni giù del 32,4%

di **Andrea Rinaldi**

L'autunno per l'auto è già arrivato. Dopo la crescita del 15% di giugno e del 4,7% di luglio, ad agosto sono state immatricolate 69.121 auto in Italia, il 13,4% in meno dello stesso mese dell'anno scorso, dicono i dati del ministero dei Trasporti. È finito insomma l'effetto degli incentivi, rimpianguti a fine maggio e subito bruciati. E che comunque hanno permesso di veder salire da inizio anno le auto vendute del 3,8% a 1.080.447 unità. L'ulteriore conferma arriva guardando i dati Motus-E dei

veicoli elettrici: 2.410 vetture full electric immatricolate ad agosto (-40,6% rispetto ad agosto 2023), con una quota di mercato pari al 3,5% (dal 5,1% di agosto 2023). Anche qui nei primi 8 mesi del 2024 le vetture elettriche registrate sono salite, solo dell'1%, a 41.254, con una market share del 3,8%. Insomma la Norvegia — dove su 11.114 veicoli immatricolati ad agosto (+31%), il 94,3% sono a batteria — sembra molto lontana.

E Stellantis? Ha fatto peggio del mercato: 17.132 registrazioni, in discesa del 32,4% rispetto alle 25.351 unità di agosto 2023. Nei primi otto mesi del 2024 il gruppo ha visto le

sue immatricolazioni in calo del 2,1% rispetto alle 343.236 dello stesso periodo del 2023 con una market share diminuita al 31%. «Il mese di agosto è stato caratterizzato da chiusure per ferie a cui si sono agganciate richieste di cassa integrazione ed è molto probabile che la produzione complessiva di veicoli Stellantis possa assestarsi a fine anno al di sotto di 500mila», analizza Ferdinando Uliano, segretario Fim Cisl. L'anno scorso furono 751.384. Un risultato che riporta indietro il carmaker di Carlos Tavares al 2013, quando dagli impianti italiani fuoriuscirono

588mila tra vetture e furgoni. «È urgente la definizione di un accordo complessivo che stiamo sollecitando da tempo e definisca l'assegnazione di nuove di produzioni ed esamini l'attuale situazione per comprendere la necessità di uno sforzo ulteriore in termini di nuovi modelli così da invertire una tendenza particolarmente negativa».

«L'onda lunga dell'inflazione unitamente ai tassi di interesse ancora elevati per finanziare l'acquisto di un nuovo veicolo pesano negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare vettura», osserva Roberto Vavassori, numero uno di Anfia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

69

mila le auto immatricolate ad agosto in Italia, con quelle elettriche a quota 2.410



In fabbrica L'impianto Stellantis a Mirafiori (Ansa)



In Italia auto elettriche giù senza incentivi: -40%

di Andrea Boeris

Brusca frenata del mercato automobilistico italiano, che ad agosto ha pagato l'effetto della fine degli incentivi. Dopo la crescita del 15% di giugno e del 4,7% di luglio, ad agosto sono state immatricolate in Italia 69.121 automobili, il 13,4% in meno rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, mentre da inizio 2024 le auto vendute sono 1.080.447, in crescita del 3,8% sull'analogo periodo del 2023, come riportano i dati del ministero dei Trasporti.

Con la fine degli incentivi è stato proprio il mercato italiano delle auto elettriche a crollare. Il mese scorso sono state immatricolate in Italia 2.410 vetture full electric, in calo del 40,6% rispetto ad agosto 2023, con una quota di mercato pari al 3,5% (dal 5,1% di un anno prima), come comunicato da Motus E. Nei primi otto mesi del 2024 in Italia sono state registrate 41.254 euro, in aumento soltanto dell'1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, con una market share del 3,8%, in linea con il periodo gennaio-agosto 2023 (quando si attestava al 3,9%). Al 30 agosto scorso il parco circolante elettrico italiano risultava composto da 256.493 elettriche.

Il forte calo delle immatricolazioni non solo non ha risparmiato Stellantis, che già in Francia ha segnato un -31,7%, ma il gruppo di Carlos Tavares ha fatto decisamente peggio del mercato: in Italia ad agosto sono state 17.132 le auto vendute, il 32,4% in meno dello stesso

mese del 2023. La quota di mercato è scesa dal 31,8% al 24,8%. Negli otto mesi il gruppo ha immatricolato 335.883 vetture, in calo del 2,1% sull'analogo periodo dell'anno scorso, con la quota in calo al 31% dal 32,9%.

Nonostante la Fiat Panda sia rimasta anche ad agosto il modello più venduto in Italia con 3.315 unità, il marchio Fiat, dopo essere stato sorpassato da Toyota già a luglio, il mese scorso è addirittura sceso dal podio delle vendite: il marchio italiano ha venduto 4.756 auto ed è stato quindi battuto nell'ordine da Toyota (6.227 auto vendute), Volkswagen (5.148) e anche da Dacia (4.941).

Al di là dell'effetto incentivi, secondo Roberto Vavassori, presidente di Anfia, «l'onda lunga dell'inflazione unitamente ai tassi di interesse ancora elevati per finanziare l'acquisto di un nuovo veicolo pesano negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare vettura, come conferma anche il calo registrato sia a luglio che ad agosto (da -69,9 a -70,5) dall'indice Istat relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile e la contrazione riportata nel mese dalle transazioni relative ai veicoli usati». Per il capo dell'associazione della componentistica auto «siamo di fronte ad un insieme di fattori che ci distanziano, quindi, dagli ambiziosi obiettivi, dichiarati anche recentemente nel Pniec, necessari a raggiungere i target europei di decarbonizzazione della mobilità». (riproduzione riservata)



Industria

Auto, mercato in frenata E le ripercussioni si vedono nei conti dei componentisti

Nel periodo gennaio-maggio la produzione di componentistica è scesa del 18%, tra gennaio e luglio le ore di cassa integrazione erogate nel settore automotive sono salite del 18%. Colpa del rallentamento del mercato dell'auto e delle difficoltà legate alla transizione verso l'elettrico. Strepavara (Confindustria): «Purtroppo, ciò che i componentisti sostenevano sulla difficoltà a rispettare i tempi e i modi stabiliti dal Fit for 55 si sta palesando nella situazione di mercato».

a pagina 4 **Bendinelli**

Lo studio

● Nel periodo gennaio-maggio la produzione di componentistica è scesa del 18%, tra gennaio e luglio le ore di cassa integrazione erogate nel settore automotive sono salite del 18%

● Colpa del rallentamento del mercato dell'auto e, secondo alcuni, anche delle difficoltà crescenti legate alla transizione verso l'elettrico

Auto elettriche, il mercato non tira E a pagare sono i componentisti

Strepavara (Confindustria): i segnali di rallentamento sono evidenti con picchi del -30%

Nel periodo gennaio-maggio la produzione di componentistica è scesa del 18%, tra gennaio e luglio le ore di cassa integrazione erogate nel settore automotive sono salite del 18%. Colpa del rallentamento del mercato dell'auto e, secondo alcuni, anche delle difficoltà crescenti legate alla transizione verso l'elettrico.

Uno studio di AlixPartners per Anfia (l'associazione dei componentisti) ha stimato una possibile perdita di 7 miliardi di euro per il settore da qui al 2030 (a fronte di un fatturato di circa 60 miliardi). Che i timori siano diffusi è cosa nota, così come è indubbio che al momento i consumatori non stiano mostrando un grande entusiasmo nei confronti dell'elettrico (tra costi ancora mediamente piuttosto elevati e incentivi all'acquisto risicati).

E non solo di quello. Se l'elettrico è al palo, anche la produzione di auto termiche è in caduta. In Italia il primo semestre ha fatto -32%, in Francia -7,6% e in Germania -6%. Sullo sfondo della partita dell'elettrico c'è la concorrenza cinese, con annessi dazi (destinati però ad alimentare ritorsioni commerciali: le case automobilistiche cinesi hanno già chiesto l'introduzione di dazi alle auto termiche Ue e nuove tasse in entrata sono destinate ad abbracciare anche altri settori, come l'agroalimentare). Un bel pro-

blema, riassunto dall'ad di Stellantis, Carlos Tavares, in questo modo: per contrastare la concorrenza cinese sull'elettrico la filiera deve diminuire i costi del 40%. Più facile dichiararlo che metterlo in pratica ovviamente, in un contesto nel quale già si sta facendo di tutto per comprimere i costi e nel quale le tensioni geopolitiche non aiutano.

Paolo Strepavara, industriale del settore e vice presidente di Confindustria Brescia con delega a Credito, Finanza e Fisco, osserva: «Il rallentamento che prevedevamo a inizio anno non è stato così deciso come si temeva. Tuttavia, i segnali di difficoltà non mancano. L'aumento dei tassi di interesse e il rallentamento dell'economia hanno portato nell'industria generalizzate e diffuse frenate. Il mismatch tra il flusso di cassa generato dalle aziende e l'elevato livello dei tassi ha appesantito le attività. Specie quelle di determinati settori. Nei consumi, ad esempio, il rallentamento è più evidente. Nell'automotive, ambito nel quale opera la mia azienda, ci sono imprese che hanno visto cali di fatturato nell'ordine del 30%, specie nel segmento della componentistica base. Le incertezze geopolitiche non aiutano, ma dobbiamo sforzarci di continuare a lavorare su mercati che funzionano e, al momento, meno battuti di quelli

a cui siamo abituati come quello tedesco. Purtroppo, ciò che i componentisti sostenevano sulla difficoltà a rispettare i tempi e i modi stabiliti dal Fit for 55 SI sta palesando nella situazione di mercato». La transizione tecnologica si sta rivelando partita molto complessa e dura, di cui oggi stiamo vedendo solo gli inizi.

Thomas Bendinelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Produzione Una linea di assemblaggio della 500 Elettrica a Mirafiori

(Imagoeconomica)



Video

☰ 🔍 Martedì 3 Settembre 2024 Naviga Serie Gallery Podcast Brand Connect   

ABBONATI Accedi 

Economia

Mercato auto, battuta d'arresto ad agosto

03 settembre 2024



ROMA (ITALPRESS) - Battuta d'arresto per il mercato auto ad agosto. Secondo quanto rileva il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono state immatricolate 69.121 vetture, ossia il 13,4% in meno rispetto all'anno precedente. I trasferimenti di proprietà hanno fatto registrare una diminuzione dell'1,8%. Il volume globale delle vendite mensili ha interessato per l'80% le vetture usate. La quota delle auto completamente elettriche si è attestata al 3,7% sul totale delle immatricolazioni. Percentuale simile per le ibride plug-in. Secondo quanto rileva l'Anfia, l'onda lunga dell'inflazione, insieme ai tassi di interesse ancora elevati per finanziare l'acquisto di un nuovo veicolo, pesa negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare vettura. In calo anche il mercato di moto, scooter e

loading...



ciclomotori che ha segnato complessivamente una diminuzione del 2,5% ad agosto. Positivo solo l'andamento delle moto, che crescono del 2%. In calo, invece, gli scooter che perdono il 4%, mentre i ciclomotori registrano una flessione a doppia cifra, pari al 18%. mgg/mrv

Riproduzione riservata ©

Ultimi video

Economia

Tg Economia -
3/9/2024



Italia

Bomba d'acqua a Roma, forte pioggia e allagamenti



Economia

Pil in crescita nel secondo trimestre



Economia

Pnrr, allarme della Corte dei Conti Ue per ritardi



I video più visti

Economia

Caffè, prezzi ai massimi storici



Economia

Brusco calo delle auto elettriche in Europa, solo Cina in crescita



Economia

Bce, Tajani: abbia coraggio e tagli costo denaro in maniera drastica



Economia

Blue Economy, in Italia il settore vale 70 miliardi



Brand Connect

CREATO PER AGRIFOOD
FUTURE

Agrifood, la filiera del cibo vale il 10% del Pil. Le nuove competenze al centro del cambiamento.



CREATO PER ZUCCHETTI
Trend HR tra AI, recruiting e trasformazione digitale



EVENTI
Trasporti nel cuore dell'economia 2024



CONTENUTO PUBBLICITARIO

La sfida dell'innovazione aziendale insieme ad ABLE Tech



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Podcast



24

Il punto La Germania malato d'Europa e la sfida per Von der Leyen



24

Start Chi è Sahra Wagenknecht, l'astro nascente della politica tedesca



24

Le grandi voci del Festival dell'Economia
L'Occidente farà la fine dell'impero romano?



24

Le grandi voci del Festival dell'Economia
Il potere oggi: un esercizio di mediazione



Gallery

Economia

Barovier&Toso:
produzione e
Palazzo di Murano.

24

31 foto



24

Economia Il Nobel Yunus alla guida del Bangladesh

10 foto



24

Economia Gli yacht più belli del mondo arrivano in Sardegna

16 foto



24

Economia L'espresso riviera

4 foto



Ultime dalla sezione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



ADV



MERCATO

Mercato italiano

Le associazioni chiedono interventi del governo



Mirco Magni | Pubblicato il 02/09/2024 | 0 commenti

VIDEOPERTINA

Maserati GranTurismo Folgore: la prova completa

ADV

I PIÙ POPOLARI



Mercato europeo Luglio a piccoli passi: +0,2%

Dopo aver ribassato le proprie stime sulle vendite annuali di auto in Italia, l'Unrae torna a chiedere al governo che vengano definite nuove strategie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

per accompagnare la transizione energetica del settore automotive. In particolare, l'Unione nazionale rappresentanti veicoli esteri chiede che i 240 milioni di euro di fondi residui degli incentivi auto vengano ricollocati nella fascia 0-20 g/km di CO2, così da infondere una nuova spinta alle vendite di auto elettriche e ibride plug-in.

Serve un piano strategico. Il presidente dell'Unrae, Michele Crisci, ha infatti ribadito "la necessità di scelte cruciali per supportare la transizione energetica, a partire dal recupero di ulteriori 250 milioni di euro (parte del miliardo previsto per il 2025) sottratti dal DL Coesione, l'eliminazione del price cap per le auto della fascia 0-20 g/Km o, in alternativa, la sua equiparazione a quello della fascia 21-60 g/Km. Queste iniziative devono far parte di un più ampio piano strategico triennale per il 2025, 2026 e 2027". L'associazione ha inoltre sottolineato come sia necessario riformare la deducibilità dei costi e la detraibilità dell'Iva per le auto aziendali, riparametrando a seconda delle emissioni di CO2 e riducendo al contempo il periodo di ammortamento a tre anni. "Riteniamo fondamentale – prosegue Crisci – che vengano convocati al più presto i Tavoli interministeriali dedicati alla fiscalità del settore automotive per rilanciare la competitività delle nostre imprese e valorizzare il contributo che possono offrire, attraverso il rapido ricambio dei veicoli aziendali, nell'accelerare il rinnovo del parco circolante e nel promuovere la sostenibilità ambientale e la sicurezza stradale."

Grave difficoltà. A fare eco a Crisci c'è anche Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor: "I dati di agosto confermano la situazione di grave difficoltà per il mercato dell'auto italiano che appare penalizzato dai forti aumenti dei prezzi delle auto e da una transizione energetica che si rivela sempre più difficile. Magra consolazione per gli italiani è il fatto che difficoltà analoghe incontrano gli automobilisti degli altri paesi dell'Unione Europea. È del tutto evidente che occorre rivedere la politica per l'auto, non solo a livello nazionale, ma anche a livello di Unione Europea". Anche Secondo Massimo Artusi, presidente di Federauto, "resta centrale la revisione strutturale della fiscalità per le auto aziendali, un'azione di politica economica oramai non più procrastinabile che avrebbe effetti positivi sia sul lato ambientale che della sicurezza stradale, con una maggiore capacità di ringiovanimento del parco circolante. Inoltre, l'auspicio è che la nuova Commissione europea possa davvero porre il settore automotive al centro di un dibattito condiviso superando la logica di una politica a senso unico che ha dimostrato finora tutti i suoi limiti e dando, invece, spazio anche alle riflessioni degli operatori della distribuzione che ogni giorno si confrontano con le imprese e i cittadini riuscendo ad intercettarne e soddisfarne le necessità e desideri di mobilità. In gioco c'è la competitività di tante imprese". Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, parla anche dei finanziamenti e della situazione economica del Paese: "L'onda lunga dell'inflazione unitamente ai tassi di interesse ancora elevati

02 MG ZS Hybrid+ Si trasforma e punta sul full

03 Jeep Compass La terza serie prende forma

04 Xpeng Mona M03, attacca la Model 3 con un prezzo... stracciato

05 Toyota-BMW L'accordo sull'idrogeno si rafforza

VEDI ALTRO



MERCEDES TASTING STORYTIME
In viaggio con Mercedes-AMG SL Roadster

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

Focus ON



Nuova Škoda Fabia Young Edition:

NFO PUBBLICITARIA

ADV

ADV

per finanziare l'acquisto di un nuovo veicolo pesano negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare vettura, come conferma anche il calo registrato sia a luglio che ad agosto (da -69,9 a -70,5) dall'indice Istat relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile e la contrazione riportata nel mese dalle transazioni relative ai veicoli usati. Siamo di fronte ad un insieme di fattori che ci distanziano, quindi, dagli ambiziosi obiettivi - dichiarati anche recentemente nel Pniec - necessari a raggiungere i target europei di decarbonizzazione della mobilità".

C'è anche della strategia? Laura Gobbin, Project Management & Data Analyst di Dataforce Italia, ha esposto i propri dubbi sul fatto che le Case possano aver deciso di contenere le vendite per poi ripartire a tutta forza a settembre. "Apparentemente il mese di agosto è stata una *débâcle* completa, ma un'analisi più attenta del trend degli ultimi tre mesi mostra che le auto chiudono in rialzo del 4,5% e i veicoli commerciali leggeri in sostanziale parità. Forse che Case ed Operatori abbiano fatto due conti prima di andare in ferie e deciso di non sparare troppe cartucce in un mese storicamente poco significativo sul risultato dell'anno? Certo è che se le vetture tengono più o meno il passo (nei prossimi mesi arriveranno altre immatricolazioni incentivate dato che le prenotazioni fatte a giugno valgono nove mesi), per i veicoli commerciali si può cominciare a parlare di stallo: le continue giravolte sul cosiddetto 'green deal' e le notizie contrastanti sugli investimenti che arrivano dagli OEMs stanno solo confondendo sempre più chi deve ampliare o rinnovare la fotta di commerciali inducendo una paralisi quasi totale del mercato".

TAGS:

ANFIA

UNRAE

MERCATO AUTO

MERCATO ITALIANO

FEDERAUTO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

COMMENTA

Disclaimer

ADV



Mercato auto Italia 2024, le associazioni chiedono al Governo di intervenire

Le associazioni di categoria chiedono un intervento per rilanciare il settore automotive. Il risultato negativo del mercato auto italiano nel mese di agosto 2024 ha portato diverse associazioni di categoria a chiedere di rivedere le politiche per il settore automotive. Secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, i dati di agosto 2024 evidenziano il momento di grande difficoltà che sta vivendo questo settore. Per tale motivo serve rivedere la politica per l'auto non solo a livello italiano ma pure a quello europeo. I dati di agosto confermano la situazione di grave difficoltà per il mercato dell'auto italiano che appare penalizzato dai forti aumenti dei prezzi delle auto e da una transizione energetica che si rivela sempre più difficile. Magra consolazione per gli italiani è il fatto che difficoltà analoghe incontrano gli automobilisti degli altri paesi dell'Unione Europea. E' del tutto evidente, come il Centro Studi Promotor afferma da tempo, che occorre rivedere la politica per l'auto, non solo a livello nazionale, ma anche a livello di Unione Europea. Per UNRAE serve urgentemente un piano strategico per il rilancio del settore automotive italiano. Riteniamo fondamentale che vengano convocati al più presto i Tavoli interministeriali dedicati alla fiscalità del settore automotive per rilanciare la competitività delle nostre imprese e valorizzare il contributo che possono offrire, attraverso il rapido ricambio dei veicoli aziendali, nell'accelerare il rinnovo del parco circolante e nel promuovere la sostenibilità ambientale e la sicurezza stradale. In particolare, UNRAE sottolinea la necessità di porre in essere ulteriori misure come recuperare i 250 milioni sottratti dal DL Coesione, eliminare il price cap per le auto elettriche e utilizzare immediatamente i 240 milioni di euro di fondi residui degli incentivi 2024 per rifinanziare il bonus per le auto elettriche. Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA, evidenziando la fine degli effetti positivi degli incentivi, pone anche l'attenzione sull'inflazione e sui tassi di interesse ancora elevati per i finanziamenti. L'onda lunga dell'inflazione unitamente ai tassi di interesse ancora elevati per finanziare l'acquisto di un nuovo veicolo pesano negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare vettura come conferma anche il calo registrato sia a luglio che ad agosto (da -69,9 a -70,5) dall'indice ISTAT relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile e la contrazione riportata nel mese dalle transazioni relative ai veicoli usati. E parlando del mercato delle elettriche, interviene Fabio Pressi, presidente di Motus-E, che sottolinea come la volatilità degli ultimi mesi riflette l'importanza di una pianificazione degli incentivi di facile lettura per cittadini e flotte aziendali. I dati indicano nuovamente un andamento molto confuso del mercato, con gli straordinari picchi seguiti alla messa a terra dell'Ecobonus alternati a momenti di apparente stallo, in cui gli automobilisti interessati a passare all'elettrico restano alla finestra per comprendere l'evoluzione dello scenario. In quest'ottica, per evitare un pericoloso andamento a strappi del mercato diventa fondamentale una rapida e chiara pianificazione degli strumenti incentivanti discussi nell'ultima riunione del Tavolo Automotive, per i quali sarà indispensabile anche la massima cautela nelle comunicazioni ai cittadini, che con l'esaurimento in un solo giorno dei bonus per le auto elettriche hanno già dimostrato una grande attenzione verso questa tecnologia. Anche per Massimo Artusi, Presidente di Federauto, resta centrale la revisione strutturale della fiscalità per le auto aziendali, un'azione di politica economica oramai non più procrastinabile che avrebbe effetti positivi sia sul lato ambientale che della sicurezza stradale, con una maggiore capacità di ringiovanimento del parco circolante. Inoltre, bisogna arrivare a definire il nuovo schema di sostegno alla domanda di veicoli elettrici e a basse emissioni inquinanti, così come anticipato dal MIMIT il mese scorso durante il Tavolo Automotive. Infine, sarebbe opportuno "che la nuova Commissione europea possa davvero porre il settore automotive al centro di un dibattito condiviso superando la logica di una politica a senso unico che ha dimostrato finora tutti i suoi limiti e dando, invece, spazio anche alle riflessioni degli operatori della distribuzione che ogni giorno si confrontano con le imprese e i cittadini riuscendo ad intercettarne e soddisfarne le necessità e desideri di mobilità. Display top e fotocamere eccellenti? OnePlus 12, in offerta oggi da Phoneshock.it a 714 euro oppure da eBay a 779 euro





sky | Esplora Sky Tg24, Sky Sport, Sky Video

sky tg24

UCRAINA

MEDIORIENTE

L'APP DI SKY TG24

PODCAST

SKY TG24 INSIDER

SPETTACOLO

ECONOMIA

News

Approfondimenti

Finanza E Mercati

Sky TG24 Business

Bonus

Pensioni

Recovery

ECONOMIA

Auto, mercato in crisi e vendite in calo: perché e cosa propongono operatori del settore

04 set 2024 - 06:30

©IPA/Fotogramma

Introduzione

Il ministero dei Trasporti ha diffuso nuovi dati sul settore. Da quanto emerge, nel mese di agosto 2024 sono state immatricolate in Italia 69.121 auto, il 13,4% in meno rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.

Secondo gli esperti, sarebbe il segnale della fine dell'effetto incentivi sul mercato dell'auto. Le associazioni del settore hanno provato a fare un quadro della situazione, analizzando le cause della flessione e proponendo dei possibili interventi

Quello che devi sapere

L'effetto incentivi auto è finito



- **L'effetto incentivi sul mercato dell'auto è finito.** A testimoniare, dicono gli esperti, sono gli ultimi dati che riguardano il settore, diffusi dal ministero dei Trasporti. Dopo la crescita del 15% a giugno e del 4,7% a luglio, **nel mese di agosto sono state immatricolate in Italia 69.121 auto, il 13,4% in meno rispetto allo stesso mese dell'anno scorso** (anche a causa di una giornata lavorativa in meno rispetto a un anno fa). Il risultato dei primi otto mesi dell'anno, comunque, resta positivo: a quota 1.080.447, in crescita del 3,8% sull'analogo periodo del 2023
- **Per approfondire: Auto, rallenta la vendita di vetture elettriche: settore a rischio licenziamenti**

Pesante la flessione di Stellantis

- **Pesante la flessione di Stellantis**, che nel mese di agosto ha immatricolato 17.132, il **32,4% in meno dello stesso mese del 2023**. La quota di mercato scende dal 31,8% al 24,8%, con le vendite del marchio Fiat superate da Toyota con Lexus, Volkswagen e Dacia. Nei primi otto mesi del 2024, il gruppo ha immatricolato 335.883 auto, in calo del 2,1% sull'analogo periodo dell'anno scorso, con la quota in calo al 31% contro il 32,9%. "Stellantis conferma la leadership in Italia, ma **i dati di agosto confermano un momento di sofferenza del mercato, in particolare quello elettrico, e di transizione per il gruppo**", ha commentato Santo Ficili, managing director di Stellantis Italia. Ha poi messo in evidenza il primato della Panda e il successo della Jeep Avenger, il SUV più venduto in Italia

Le auto green

- **A risentire della fine degli Ecobonus, in base a quanto emerge dai dati, sono soprattutto le auto green.** L'Unrae ha sottolineato che, nel mese di agosto, la quota delle vetture elettriche a batteria (Bev) si è attestata al 3,7%, in lieve recupero di 0,3 punti percentuali rispetto a luglio, mentre le ibride plug-in (Phev) retrocedono al 3,5%, per un totale di veicoli elettrici e ibridi plug-in (Ecv) al 7,2% (rispetto al 9,1% di agosto 2023)

Unrae: urgente definire strategia/1

- L'Unrae ha aggiunto che ritiene **urgente "che venga definita quanto prima la strategia del governo per accompagnare la transizione energetica del settore**. Tra le priorità è fondamentale che i 240 milioni di fondi residui degli incentivi 2024 vengano resi disponibili ben prima della fine dell'anno, per rifinanziare le dotazioni esaurite della fascia 0-20 g/Km di CO₂". Il presidente Michele Crisci, inoltre, ha ribadito "la necessità di scelte cruciali per supportare la transizione energetica, a partire dal recupero di ulteriori 250 milioni di euro (parte del miliardo previsto per il 2025) sottratti dal DI Coesione, l'eliminazione del price cap per le auto della fascia 0-20 g/Km o, in alternativa, la sua equiparazione a quello della fascia 21-60 g/Km. Queste iniziative devono far parte di un più ampio piano strategico triennale per il 2025, 2026 e 2027"

Unrae: urgente definire strategia/2

- L'Unrae - associazione delle case automobilistiche estere che operano in Italia - ha poi ribadito la **necessità di "riformare il trattamento fiscale delle auto aziendali**, rivedendo la detraibilità dell'Iva e la deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO₂, e riducendo il periodo di ammortamento a tre anni. Questo intervento, realizzabile attraverso i decreti attuativi della delega fiscale, è essenziale per rilanciare la competitività delle imprese italiane e accelerare il rinnovo del parco auto circolante, contribuendo così alla sostenibilità ambientale e alla sicurezza stradale"

Centro Studi Promotor: "Situazione di grave difficoltà"/1

- A commentare i dati è stato anche il Centro Studi Promotor. L'effetto incentivi, che aveva portato le immatricolazioni in Italia a crescere del 15% in giugno e del 4,7% in luglio, pare essersi completamente dissolto con un risultato che, rispetto ai livelli ante-crisi, cioè rispetto ad agosto 2019, accusa una contrazione del 22,5%, ha sottolineato. Aggiungendo che il consuntivo dei primi otto mesi dell'anno presenta un calo del 18,5% sul 2019. **"I livelli del 2019 - spiega il Centro Studi Promotor - sembrano restare un miraggio per il mercato italiano e sono invece il primo obiettivo da superare**. Le immatricolazioni nel 2019 erano infatti attestate su livelli non sufficienti per assicurare la regolare sostituzione delle auto più vecchie con la conseguenza di far crescere l'età media del parco circolante. Stupisce il fatto che resta ancora inutilizzato il 67,9% dello stanziamento per gli incentivi all'acquisto di auto con emissioni di CO₂ da 21 a 60 grammi al chilometro e soprattutto il 32,3% dello stanziamento per le auto a combustione interna (cioè per le auto tradizionali) con emissioni di CO₂ da 61 a 135 grammi al chilometro, stanziamento che in precedenti campagne veniva bruciato in pochi giorni. Questa è la prova più lampante della crisi del mercato dell'auto, che sembra destinato a ristagnare (in Italia, ma anche nel resto dell'Unione Europea) su livelli



mediamente inferiori di almeno il 20% rispetto al 2019"

Centro Studi Promotor: "Situazione di grave difficoltà"/2

- Quanto all'effetto degli incentivi sulle elettriche, ha aggiunto il Centro Studi Promotor, "la quota pari al 3,6% era salita all'8,3% per scendere nuovamente in luglio al 3,4% e al 3,7% in agosto. Livelli questi molto lontani da quelli medi dell'Unione Europea". Secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, i dati di agosto confermano **la situazione di grave difficoltà per il mercato dell'auto italiano**, penalizzato dai forti aumenti dei prezzi delle auto e da una transizione energetica che si rivela sempre più difficile. Magra consolazione è il fatto che difficoltà analoghe incontrano gli automobilisti degli altri Paesi dell'Unione europea. È del tutto evidente che occorre rivedere la politica per l'auto anche a livello di Unione europea"

L'analisi dell'Anfia

- Anche l'Anfia - Associazione nazionale filiera industria automobilistica - ha analizzato la situazione. "Dopo il rallentamento della crescita di luglio (+4,7%), ad agosto 2024 il mercato auto italiano inverte la tendenza e registra un calo a doppia cifra (-13,4%), complice anche un giorno lavorativo in meno rispetto ad agosto 2023 (21 giorni contro 22)", ha detto il presidente Roberto Vavassori. E ha aggiunto: "Dopo il buon risultato degli incentivi della fascia emissiva 0-20 g/Km di CO2, immediatamente esauriti a giugno, e lo smaltimento, nel mese di luglio, delle code immatricolative legate a queste prenotazioni di auto Bev, nelle altre due fasce (21-60 e 61-135 g/Km di CO2) le prenotazioni stanno procedendo a ritmi più lenti, in particolare ad agosto che è tradizionalmente un mese dai bassi volumi. Inoltre l'onda lunga dell'inflazione, unitamente ai tassi di interesse ancora elevati per finanziare l'acquisto di un nuovo veicolo, pesano negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare vettura, come conferma anche il calo registrato sia a luglio sia ad agosto (da -69,9 a -70,5) dall'indice Istat relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, e la contrazione riportata nel mese dalle transazioni relative ai veicoli usati. **Siamo di fronte a un insieme di fattori che ci distanziano, quindi, dagli ambiziosi obiettivi**, dichiarati anche recentemente nel Pniec, necessari a raggiungere i target europei di decarbonizzazione della mobilità"

Le proposte di Federauto

- Nel dibattito sulle possibili cause e soluzioni del calo del mercato è intervenuta anche Federauto, la federazione dei concessionari. "Agosto, soprattutto per effetto delle ferie estive, è sempre poco significativo per i volumi di immatricolazione. Infatti il risultato negativo, tra l'altro conseguito per oltre la metà negli ultimi tre giorni nel mese appena conclusosi, porta il tasso di crescita annuo a un nuovo ridimensionamento, con le vendite di Bev in sostanziale arretramento, dopo l'esaurimento degli incentivi Ecobonus nella fascia 0-20 g/km di CO2, e la transizione verso l'elettrico in evidente affanno, come si riscontra anche nel resto d'Europa", ha spiegato il presidente Massimo Artusi. "Ancora una volta – ha aggiunto – **è palese come, senza adeguati stimoli da parte del governo, il mercato dell'elettrico è destinato a un sostanziale immobilismo** piuttosto che a una crescita spontanea e costante nel tempo. Per questo, oltre alla definizione di un nuovo schema di sostegno alla domanda di veicoli elettrici e a basse emissioni inquinanti, così come anticipato dal Mimit il mese scorso durante il Tavolo Automotive, resta centrale la revisione strutturale della fiscalità per le auto aziendali, un'azione di politica economica oramai non più procrastinabile che avrebbe effetti positivi sia sul lato ambientale che della sicurezza stradale, con una maggiore capacità di ringiovanimento del parco circolante. Inoltre, l'auspicio è che la nuova Commissione europea possa davvero porre il settore automotive al centro di un dibattito condiviso superando la logica di una politica a senso unico che ha dimostrato finora tutti i suoi limiti e dando, invece, spazio anche alle riflessioni degli operatori della distribuzione che ogni giorno si confrontano con le imprese e i cittadini riuscendo a intercettarne e soddisfarne le necessità e desideri di mobilità. In gioco c'è la competitività di tante imprese"

- **Per approfondire:** [Drive Club](#), le puntate della rubrica di auto e mobilità di Sky TG24

Leggi anche



[Economia](#)

[Fisco, attenzione ai controlli: cosa sapere sulla presunzione bancaria](#)





Auto, produttori in rivolta

«La svolta verde ci affossa»

►Orsini (Confindustria): «Furia ideologica anti-industriale». Anfia e Unindustria pronti alla mobilitazione pubblica: «Servono cig e aiuti, a rischio 40mila occupati»

LE IMPRESE
CHIEDONO AL GOVERNO
RISORSE STRAORDINARIE
PER PROMUOVERE
LA RICONVERSIONE
DELLE FABBRICHE

LO SCENARIO

ROMA Una «grande mobilitazione pubblica» per frenare la transizione verso l'auto elettrica, rendendo meno stringenti i paletti Ue e chiedendo al governo più risorse per la riconversione industriale. La filiera dell'automotive si prepara alla battaglia contro quella che considera, per usare le parole del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, «una furia ideologica anti-industriale» che «danneggia la competitività in tutta Europa». Ad essere nel mirino è il Green Deal e in particolare lo stop alla vendita delle auto a benzina e diesel a partire dal 2035 e l'obbligo di Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025. Ma nel breve periodo, secondo Unindustria e Anfia, a pesare ancor più su un settore a «rischio crollo» sono «la produzione in calo e gli investimenti insufficienti dell'unico produttore in Italia, Stellantis». Ma anche il previsto stop alla cassa integrazione straordinaria a fine anno. Riguarda oltre 25mila persone, secondo i sindacati Fim, Fiom e Uilm. Per il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, «il mancato rinnovo della cig sarà lo scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende».

Uno scenario simile, da qui al 2030, sarebbe inevitabile senza «risorse straordinarie» per la riconversione green. Entro quell'anno, secondo l'Anfia, la transizione verso l'auto elettrica può lasciare a casa dai 20 mila ai 40 mila lavoratori. Insomma,

il 30% dell'attuale manodopera della filiera italiana della componentistica. Facendo perdere alle imprese del settore fino a 7 miliardi di fatturato su 58 totali (il 12%).

LE PROSPETTIVE

«Lo stop al motore endotermico previsto per il 2035 - secondo Orsini - preoccupa molto, perché c'è una filiera coinvolta di 70 mila persone». Sul tema del Green Deal, ha aggiunto Orsini, «non possiamo pensare di non essere competitivi con altre parti del mondo: ci sono temi che ci mettono in difficoltà e norme europee che fanno fughe in avanti verso altri Continenti e ci penalizzano».

A segnalare la «direzione sbagliata» sarebbe quindi, per il numero uno di Confindustria, «la chiusura di stabilimenti Audi in Belgio e Volkswagen in Germania: una cosa che non era mai successa prima e se soffre il Pil tedesco soffre l'intera Europa». Oggi in Italia, conclude, «ci sono 42 milioni di veicoli e solo 7 milioni sono a benzina o diesel Euro 6 e 7: la transizione è indispensabile, ma dobbiamo lavorare su misure a tutela dell'auto, della produzione e della filiera». Unindustria propone quindi di cambiare l'obiettivo del 2035: rendere tutto il parco auto europeo almeno Euro 6. Ipotesi che per Borgomeo «porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni, mantenendo in vita le fabbriche, che nel frattempo si orienteranno verso le tecnologie pulite». Quindi la richiesta di «nuovi centri di ricerca e sviluppo» in Europa per non dipendere dalle batterie cinesi.

Tornando alla crisi occupazionale, è vero che dalle colonnine alle nuove componenti green, tra ingegneri e manodopera riconvertita, diversi nuovi posti di lavoro possono essere creati, ma il saldo finale per Anfia sarà comunque negativo. Riducendo anche i ricavi delle professioni associate al comparto, a partire

dai meccanici. Colpa, sostengono, della quantità minore di elementi dei motori ecologici rispetto a quelli endotermici e dell'impossibilità di cambiare subito il business delle centinaia di aziende che hanno tra i primi quattro prodotti in vendita quelli legati al motore a benzina o diesel. Ma potrebbe pesare anche la crescente automazione industriale.

Il governo, nel Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, punta a 6,6 milioni di auto green entro il 2030. Un target ambizioso per Anfia, considerando che oggi circolano circa 256mila vetture elettriche e poche più ibride plug-in. Le nuove vendite sembrano confermare un trend che non decolla, con la classe media, impoverita dall'inflazione, che non riesce a permettersi auto che non costano meno di 22-25mila euro, nel migliore dei casi (per l'usato almeno 5-6mila euro).

LE RICETTE

L'effetto degli eco-incentivi fino a 13.750 euro, partiti a giugno e ora praticamente esauriti per le auto green, si è concluso: la quota di mercato dei veicoli elettrici e ibridi ad agosto, secondo l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, è scesa di quasi il 2% in un anno. E ancora, nonostante nei primi otto mesi dell'anno si registri l'1% di auto green in più (a quota 41mila), le immatricolazioni tra agosto 2023 e agosto 2024 sono crollate del 40,6%.

Ma la situazione, secondo Unimpresa, è fosca in tutta Europa. «Le case automobilistiche - sottolinea l'esperto Francesco Zirpoli dell'Università Ca' Foscari di Venezia - con il green hanno margini di guadagno minori rispetto alle vetture a benzina o diesel e se non aumenta l'offerta i prezzi non calano: bisogna costringerle a invertire la rotta per salvare il pianeta, anche mantenendo la scadenza del 2035». «In quel caso - aggiunge però Davide Bubbico dell'Università di Salerno - servirebbe un

forte piano europeo con fondi per la riconversione delle piccole e medie imprese, la riqualificazione dei pezzi prodotti e della manodopera, ma anche l'innovazione tecnologica per permettere il riciclo dei componenti

e il potenziamento della mobilità pubblica sostenibile». Con queste prospettive e se non cambiassero i volumi di commesse di Stellantis, per la Rome Business School e Motus-E, il saldo dei posti di lavoro al

2030 potrebbe essere addirittura positivo per 17 mila unità, valorizzando quegli oltre 100 fornitori italiani che già puntano sul green. Ad oggi, però, sembra una prospettiva difficile.

Giacomo Andreoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Auto elettrica, transizione al palo



A rischio fino a 40 mila lavoratori entro il 2030
(30% della manodopera)



Le imprese del settore possono perdere in sei anni **fino a 7 miliardi di fatturato su 58 totali** (il 12%)

256mila

Le vetture elettriche sulle strade italiane. Quelle ibride plug-in sono di poco più numerose

40,6%

Il calo delle immatricolazioni delle auto green in Italia

13.750 euro

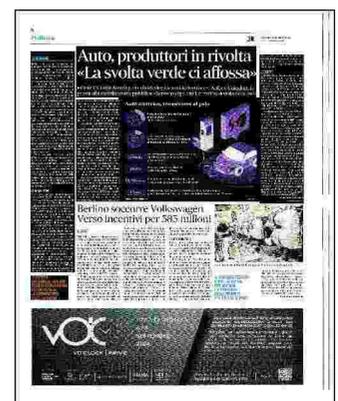
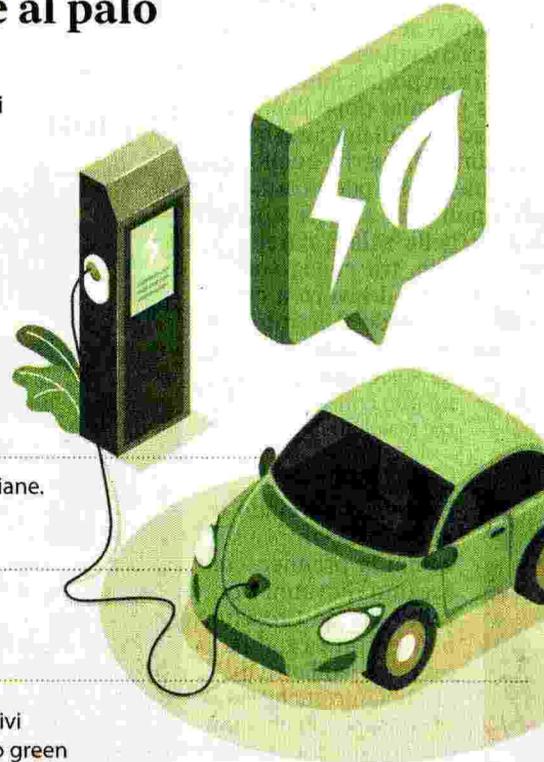
L'importo massimo degli eco-incentivi ora praticamente esauriti per le auto green

17mila

Il saldo positivo di posti di lavoro con un maxi piano europeo per la riconversione delle piccole e medie imprese (previsione E-Motus)

Fonte: Anfia-Unindustria

Withub



Auto, produttori in rivolta

«La svolta verde ci affossa»

►Orsini (Confindustria): «Furia ideologica anti-industriale». Anfia e Unindustria pronti alla mobilitazione pubblica: «Servono cig e aiuti, a rischio 40mila occupati»

LO SCENARIO

ROMA Una «grande mobilitazione pubblica» per frenare la transizione verso l'auto elettrica, rendendo meno stringenti i paletti Ue e chiedendo al governo più risorse per la riconversione industriale. La filiera dell'automotive si prepara alla battaglia contro quella che considera, per usare le parole del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, «una furia ideologica anti-industriale» che «danneggia la competitività in tutta Europa». Ad essere nel mirino è il Green Deal e in particolare lo stop alla vendita delle auto a benzina e diesel a partire dal 2035 e l'obbligo di Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025. Ma nel breve periodo, secondo Unindustria e Anfia, a pesare ancor più su un settore a «rischio crollo» sono «la produzione in calo e gli investimenti insufficienti dell'unico produttore in Italia, Stellantis». Ma anche il previsto stop alla cassa integrazione straordinaria a fine anno. Riguarda oltre 25mila persone, secondo i sindacati Fim, Fiom e Uilm. Per il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, «il mancato rinnovo della cig sarà lo scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende».

Uno scenario simile, da qui al 2030, si avrebbe senza «risorse straordinarie» per la riconversione green. Entro quell'anno, secondo l'Anfia, la transizione verso l'auto elettrica può lasciare a casa dai 20 mila ai 40 mila lavoratori. Insomma, il 30% dell'attuale manodopera della filiera italiana della componentistica. Facendo perdere alle imprese del settore fino a 7 miliardi di fatturato su 58 totali (il 12%).

LE PROSPETTIVE

«Lo stop al motore endotermico previsto per il 2035 - secondo Orsini - preoccupa molto, perché c'è una filiera coinvolta di 70 mila persone». Sul tema del Green Deal, ha aggiunto Orsini, «non possiamo pensare di non essere competitivi con altre

parti del mondo: ci sono temi che ci mettono in difficoltà e norme europee che fanno fughe in avanti verso altri Continenti e ci penalizzano».

A segnalare la «direzione sbagliata» sarebbe quindi, per il numero uno di Confindustria, «la chiusura di stabilimenti Audi in Belgio e Volkswagen in Germania: una cosa che non era mai successa prima e se soffire il Pil tedesco soffre l'intera Europa». Oggi in Italia, conclude, «ci sono 42 milioni di veicoli e solo 7 milioni sono a benzina o diesel Euro 6 e 7: la transizione è indispensabile, ma dobbiamo lavorare su misure a tutela dell'auto, della produzione e della filiera». Unindustria propone quindi di cambiare l'obiettivo del 2035: rendere tutto il parco auto europeo almeno Euro 6. Ipotesi che per Borgomeo «porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni, mantenendo in vita le fabbriche, che nel frattempo si orienteranno verso le tecnologie pulite». Quindi la richiesta di «nuovi centri di ricerca e sviluppo» in Europa per non dipendere dalle batterie cinesi.

Tornando ai posti di lavoro a rischio, dalle colonnine alle nuove componenti green, tra ingegneri e manodopera riconvertita, diversi nuovi posti di lavoro possono essere creati, ma il saldo finale per Anfia sarà comunque negativo. Riducendo anche i ricavi delle professioni associate al comparto, a partire dai meccanici. Colpa, sostengono, della quantità minore di elementi dei motori ecologici rispetto a quelli endotermici e dell'impossibilità di cambiare subito il business delle centinaia di aziende che hanno tra i primi quattro prodotti in vendita quelli legati al motore a benzina o diesel. Ma potrebbe pesare anche la crescente automazione industriale.

Il governo, nel Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, punta a 6,6 milioni di auto green entro il 2030. Un target ambizioso per Anfia, considerando che oggi circolano circa 256mila vetture elettri-

che e poche più ibride plug-in. Le nuove vendite sembrano confermare un trend che non decolla, con la classe media, impoverita dall'inflazione, che non riesce a permettersi auto che non costano meno di 22-25mila euro, nel migliore dei casi (per l'usato almeno 5-6mila euro).

LE RICETTE

L'effetto degli eco-incentivi fino a 13.750 euro, partiti a giugno e ora praticamente esauriti per le auto green, si è concluso: la quota di mercato dei veicoli elettrici e ibridi ad agosto, secondo l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, è scesa di quasi il 2% in un anno. E ancora, nonostante nei primi otto mesi dell'anno si registri l'1% di auto green in più (a quota 41mila), le immatricolazioni tra agosto 2023 e agosto 2024 sono crollate del 40,6%.

Ma la situazione, secondo Unimpresa, è fosca in tutta Europa. «Le case automobilistiche - sottolinea l'esperto Francesco Zirpoli dell'Università Ca' Foscari di Venezia - con il green hanno margini di guadagno minori rispetto alle vetture a benzina o diesel e se non aumenta l'offerta i prezzi non calano: bisogna costringerle a invertire la rotta per salvare il pianeta, anche mantenendo la scadenza del 2035». «In quel caso - aggiunge però Davide Bubbico dell'Università di Salerno - servirebbe un forte piano europeo con fondi per la riconversione delle piccole e medie imprese, la riqualificazione dei pezzi prodotti e della manodopera, ma anche l'innovazione tecnologica per permettere il riciclo dei componenti e il potenziamento della mobilità pubblica sostenibile». Con queste prospettive e se non cambiassero i volumi di commesse di Stellantis, per la Rome Business School e Motus-E, il saldo dei posti di lavoro al 2030 potrebbe essere addirittura positivo per 17 mila unità, valorizzando quegli oltre 100 fornitori italiani che già puntano sul green. Ad oggi, però, sembra una prospettiva difficile.

Giacomo Andreoli

Auto elettrica, transizione al palo



A rischio fino a 40 mila lavoratori entro il 2030
(30% della manodopera)



Le imprese del settore possono perdere in sei anni **fino a 7 miliardi di fatturato su 58 totali** (il 12%)

256mila

Le vetture elettriche sulle strade italiane. Quelle ibride plug-in sono di poco più numerose

40,6%

Il calo delle immatricolazioni delle auto green in Italia

13.750 euro

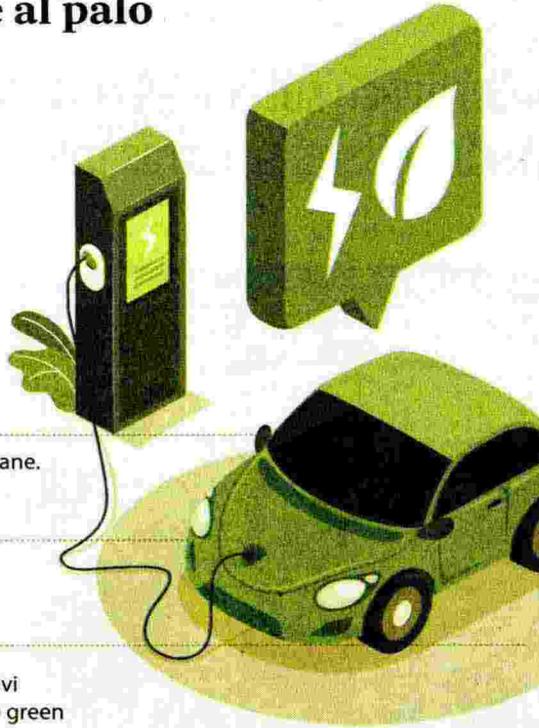
L'importo massimo degli eco-incentivi ora praticamente esauriti per le auto green

17mila

Il saldo positivo di posti di lavoro con un maxi piano europeo per la riconversione delle piccole e medie imprese (previsione E-Motus)

Fonte: Anfia-Unindustria

Withub



**GLI INDUSTRIALI
CHIEDONO AL GOVERNO
RISORSE STRAORDINARIE
PER PROMUOVERE
LA RICONVERSIONE
DELLE FABBRICHE**



INDOTTO DELL'AUTO

Automotive, aria di crisi alla Sfc Solutions di Ciriè

Con la produzione ai minimi e pochi investimenti, aleggia ormai lo spettro della cassa integrazione

Loris Puccio Conti

■ Si è aperto un nuovo capitolo dell'eterna crisi dell'automobile italiana.

Questa volta ad animare lo sciopero sono stati gli oltre trecento lavoratori e lavoratrici della Sfc Solutions, con il consueto carico di preoccupazione e rabbia. E ancora una volta ad aleggiare minacciosamente è lo spettro della cassa integrazione.

La Sfc Solutions di Ciriè (Torino) produce guarnizioni per l'abitacolo, componenti di rilievo per la sicurezza e il comfort di camion, furgoni e trattori. L'azienda è nota soprattutto come 'ex Saiag' ed è attualmente di proprietà di Mutares, un fondo tedesco subentrato all'americana Cooper Standard.

Nel corso degli anni, comunque, la Sfc Solutions ha sempre fatto parte dell'indotto che rifornisce Stellantis e, tra gli altri, Volkswagen. E, di conseguenza, ha fatto parte anche della profonda crisi dello stesso settore.

Nell'ultimo periodo, l'azienda rimaneva a galla per il discreto andamento del set-

tore dei furgoni, a fronte dei livelli di produzione generalmente assai bassi. Nel mese corrente, però, anche il settore dei furgoni ha patito una forte flessione e, complessivamente, i volumi di produzione non hanno più garantito più la saturazione occupazionale del personale.

Ad aggravare, infine, la situazione è l'assenza di investimenti da parte della proprietà, a fronte di attrezzature ormai inadeguate.

Ha iniziato, così, ad aleggiare lo spettro della cassa integrazione insieme a un'ondata emotiva di preoccupazione e malessere fino ad arrivare alla giornata di martedì scorso. Per la mattinata, pomeriggio e la nottata successiva i 317 lavoratori e lavoratrici dell'azienda si sono recati di fronte ai cancelli degli stabilimenti incrociando le braccia in segno di protesta, bloccando la produzione per un'ora e mezza a turno.

Lo sciopero è stato organizzato dalla Rsu aziendale insieme alle segreterie territoriali di Filctem Cgil, Femca Cisl e UilTec Uil.

«Questa difficile situazione - la nota congiunta dei tre

sindacati - si aggiunge alla crisi in atto nel settore auto nazionale e, più nello specifico, in quello del Torinese, producendo tra i 317 dipendenti della Sfc Solutions forte preoccupazione per il loro futuro e quello delle rispettive famiglie».

Per ora quello della cassa integrazione è soltanto un'ipotesi e non un'eventualità concreta avanzata dall'azienda o da altre parti.

Sicuramente, però, l'iniziativa di martedì scorso ha inteso richiamare l'attenzione delle Istituzioni affinché si possa intervenire con azioni concrete per garantire l'occupazione e la continuità produttiva.

Nel breve periodo, invece, la speranza dei sindacati ruota intorno alla possibilità di un incontro con i vertici aziendali e le Istituzioni per avviare un dialogo costruttivo e iniziare a pensare a soluzioni di lungo periodo.

Intanto, lo sciopero ha riscontrato una partecipazione massiccia e la compattezza dei lavoratori e delle lavoratrici della Sfc Solutions.

D'altra parte, però, la crisi

della Sfc Solutions si ritrova incuneata in una matassa assai più grande e difficile da sbrogliare. La crisi del settore automobilistico ha infatti una portata epocale e non si intravede ancora un'inversione di tendenza.

Innanzitutto, si deve sempre ricordare come il numero di automobili costruite annualmente in Italia ammontava a due milioni negli anni Novanta, contro le 500 mila dei giorni nostri. Nel Torinese, invece, si è passati all'apice di un milione tra gli anni Sessanta e Settanta al record negativo di ventiduemila raggiunto nel 2019.

Guardando i più recenti indici di mercato, invece, il settore ha registrato -13,4% ad agosto rispetto al 2023. Ancora peggio Stellantis, che arriva al -32,4%. Registrano una grave flessione anche le alimentazioni alternative (ibride e plug-in) e l'Anfia, l'associazione dei costruttori, sostiene che ci troviamo ancora assai lontani dai target previsti per la decarbonizzazione della mobilità.

Come settore automobilistico italiano, ci troviamo ancora lontani dalla salvezza.



La manifestazione di protesta del personale dell'azienda

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





Auto, produttori in rivolta: «La svolta verde ci affossa». I lavoratori della filiera sono davvero a rischio?

Orsini (Confindustria): «Furia ideologica anti-industriale». Anfia e

di Giacomo Andreoli

4 Minuti di Lettura

Giovedì 5 Settembre 2024, 06:35



Articolo riservato agli abbonati premium

Una «grande mobilitazione pubblica» per frenare la transizione verso l'auto elettrica, rendendo meno stringenti i paletti Ue e chiedendo al governo più risorse per la riconversione industriale. La filiera dell'automotive si prepara alla battaglia contro quella che considera, per usare le parole del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, «una furia ideologica anti-industriale» che «danneggia la competitività in tutta Europa». Ad essere nel mirino è il Green Deal e in particolare lo stop alla vendita delle auto a benzina e diesel a partire dal 2035 e l'obbligo di Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025. Ma nel breve periodo, secondo Unindustria e Anfia, a pesare ancor più su un settore a «rischio crollo» sono «la produzione in calo e gli investimenti insufficienti dell'unico produttore in Italia, Stellantis». Ma anche il previsto stop alla cassa integrazione straordinaria a fine anno. Riguarda oltre 25mila persone, secondo i sindacati Fim, Fiom e Uilm. Per il presidente di Unindustria Cassino, Francesco Borgomeo, «il mancato rinnovo della cig sarà lo scacco matto, al 31 dicembre si chiudono le aziende».

adv



Uno scenario simile, da qui al 2030, sarebbe inevitabile senza «risorse straordinarie» per la riconversione green. Entro quell'anno, secondo l'Anfia, la transizione verso l'auto elettrica può lasciare a casa dai 20 mila ai 40 mila lavoratori. Insomma, il 30% dell'attuale manodopera della filiera italiana della componentistica. Facendo perdere alle imprese del settore fino a 7 miliardi di fatturato su 58 totali (il 12%).

LE PROSPETTIVE

«Lo stop al motore endotermico previsto per il 2035 - secondo Orsini - preoccupa molto, perché c'è una filiera coinvolta di 70 mila persone». Sul tema del Green Deal, ha aggiunto Orsini, «non possiamo pensare di non essere competitivi con altre parti del mondo: ci sono temi che ci mettono in difficoltà e norme europee che fanno fughe in avanti verso altri Continenti e ci penalizzano».

A segnalare la «direzione sbagliata» sarebbe quindi, per il numero uno di Confindustria, «la chiusura di stabilimenti Audi in Belgio e Volkswagen in Germania: una cosa che non era mai successa prima e se soffre il Pil tedesco soffre l'intera Europa». Oggi in Italia, conclude, «ci sono 42 milioni di veicoli e solo 7 milioni sono a benzina o diesel Euro 6 e 7: la transizione è indispensabile, ma dobbiamo lavorare su misure a tutela dell'auto, della produzione e della filiera». Unindustria propone quindi di cambiare l'obiettivo del 2035: rendere tutto il parco auto europeo almeno Euro 6. Ipotesi che per Borgomeo «porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni, mantenendo in vita le fabbriche, che nel frattempo si orienteranno verso le tecnologie pulite». Quindi la richiesta di «nuovi centri di ricerca e sviluppo» in Europa per non dipendere dalle batterie cinesi.

Tornando alla crisi occupazionale, è vero che dalle colonnine alle nuove componenti green, tra ingegneri e manodopera riconvertita, diversi nuovi posti di lavoro possono essere creati, ma il saldo finale per Anfia sarà comunque negativo. Riducendo anche i ricavi delle professioni associate al comparto, a partire dai meccanici. Colpa, sostengono, della quantità minore di elementi dei motori ecologici rispetto a quelli endotermici e dell'impossibilità di cambiare subito il business delle centinaia di aziende che hanno tra i primi quattro prodotti in vendita quelli legati al motore a benzina o diesel. Ma potrebbe pesare anche la crescente automazione industriale.

Il governo, nel Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, punta a 6,6 milioni di auto green entro il 2030. Un target ambizioso per Anfia, considerando che oggi circolano circa 256mila vetture elettriche e poche più ibride plug-in. Le nuove vendite sembrano confermare un trend che non decolla, con la classe media, impoverita dall'inflazione, che non riesce a permettersi auto che non costano meno di 22-25mila euro, nel migliore dei casi (per l'usato almeno 5-6mila euro).



LE RICETTE

L'effetto degli eco-incentivi fino a 13.750 euro, partiti a giugno e ora praticamente esauriti per le auto green, si è concluso: la quota di mercato dei veicoli elettrici e ibridi ad agosto, secondo l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, è scesa di quasi il 2% in un anno. E ancora, nonostante nei primi otto mesi dell'anno si registri l'1% di auto green in più (a quota 41mila), le immatricolazioni tra agosto 2023 e agosto 2024 sono crollate del 40,6%.

Ma la situazione, secondo Unimpresa, è fosca in tutta Europa. «Le case automobilistiche – sottolinea l'esperto Francesco Zirpoli dell'Università Ca' Foscari di Venezia – con il green hanno margini di guadagno minori rispetto alle vetture a benzina o diesel e se non aumenta l'offerta i prezzi non calano: bisogna costringerle a invertire la rotta per salvare il pianeta, anche mantenendo la scadenza del 2035». «In quel caso – aggiunge però Davide Bubbico dell'Università di Salerno – servirebbe un forte piano europeo con fondi per la riconversione delle piccole e medie imprese, la riqualificazione dei pezzi prodotti e della manodopera, ma anche l'innovazione tecnologica per permettere il riciclo dei componenti e il potenziamento della mobilità pubblica sostenibile». Con queste prospettive e se non cambiassero i volumi di commesse di Stellantis, per la Rome Business School e Motus-E, il saldo dei posti di lavoro al 2030 potrebbe essere addirittura positivo per 17 mila unità, valorizzando quegli oltre 100 fornitori italiani che già puntano sul green. Ad oggi, però, sembra una prospettiva difficile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE



H U L D S TV V F S M
O L A O C & I O P E
M T GI S Area personale D T O T
Login o Registrati >

Auto, produttori in rivolta: "La svolta green ci affossa"

In evidenza Le associazioni di categoria chiedono condizioni meno stringenti dall'Europa, ammortizzatori sociali e centri di ricerca e sviluppo per far fronte alla crisi

Mostra tutti >
Guerra a Gaza
Guerra in Ucraina
Speciale Maturità

In primo piano > affossa". È l'allarme lanciato dai produttori di automobili in Italia che
TV e Spettacolo > ità elettrica non è ancora pienamente integrata e la ripresa estiva è
Lifestyle > a, ammortizzatori sociali e centri di ricerca e sviluppo per far fronte a questa
Magazine > iazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - entro il 2030
rdere il lavoro fino a 40mila addetti.

- Help e Faq
- Info e contatti
- Termini del servizio
- Utilizzo dati e privacy
- Cookie Policy

Chi siamo

Video

Foto commenti (0)

Infografiche

Breaking News

Podcast

Notizie del giorno

Meteo

Schede

Dossier

Superblog

999-2024 RTI S.p.A. Business Digital - P.Iva
03976881007 - Tutti i diritti riservati - Per la pubblicità
Mediamond S.p.A. - RTI S.p.A., Mediaset N.V., sede legale
Amsterdam (Paesi Bassi) - Uffici Viale Europa 46, 20093
Colonno, Monzese (MI)

Segui anche su
f e g a i n
Corporate Privacy Policy Cookie Policy

Sezioni

- Cronaca
- Mondo
- Economia
- Politica
- Spettacolo
- Televisione
- People
- Lifestyle
- Videogiochi
- Donne
- Magazine
- Motori
- Viaggi
- Cucina
- Tgtech
- E-Planet
- Cultura
- Salute
- Scuola
- Animali
- Spazio

Speciali

- L'isola dei famosi
- Primarie USA
- 2023 un anno di notizie
- Amici 23
- Grande Fratello
- Elezioni Comunali 23

Rubriche

- Oroscopo
- Shortlab
- Showbiz
- #tgcom24amarcord
- Tgcom24 Consiglia
- Mediaset Infinity
- R101
- Radio 105
- Virgin Radio
- Radio Montecarlo
- Radio Subasio
- MasterX IULM
- Superguidatv
- Zuppa di Porro
- Cotto e Mangiato

Eventi

- Fuorisalone 2024
- Salone del Risparmio 2024
- Identità Golose 2024
- L'Artigiano in Fiera 2023
- Dossier
- Guerra Israele Hamas
- Crisi Ucraina
- Emergenza clima

Disclaimer

0/300 caratteri

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



«Per la svolta serve un piano straordinario come il Chips Act»

Il fronte delle imprese

Gay: «È un tema globale». L'Europa ora produce solo il 20% delle auto nel mondo

Filomena Greco

La crisi dell'auto «non è solo locale, di Torino e del Piemonte, ma è sempre più globale». Per questo serve un'azione europea forte sul piano della politica industriale, «sul modello di quanto fatto con il Chips Act, dunque un piano per l'Auto che abbia obiettivi chiari e condivisi». È la posizione di Marco Gay, presidente degli industriali di Torino, una provincia parte di un territorio, il Piemonte, che da solo vale circa il 40% di tutto l'indotto automotive italiano, con oltre 700 imprese, 19 miliardi di fatturato e 56mila addetti.

Dopo i sindacati, anche gli industriali di diversi distretti italiani, da Cassino a Melfi, in queste settimane stanno lanciando l'allarme sulla tenuta dell'industria dell'auto, a fronte di volumi in forte calo in tutti gli stabilimenti italiani di Stellantis, compreso la Sevel dove si producono i veicoli commerciali. Torino sta vivendo questa fase con il primato, poco invidiabile, di provincia con la richiesta più alta di cassa integrazione in Italia (seguita da Milano e Napoli) e con sulle spalle il rischio di una recessione imboccata nel secondo trimestre dell'anno, condizionata dalla performance del settore automotive. «Di fronte a una situazione in cui parlano i dati - evidenzia il presidente Gay - è importante però porre l'accento sulla valorizza-

zione della filiera industriale del territorio, guardare al futuro e non solo al presente. Non a caso ad agosto abbiamo fondato la Vehicle Valley, una Fondazione che ha coinvolto alcune aziende private, l'Unione industriali di Torino, l'Api, accanto alla Camera di commercio di Torino, per mettere al centro il saper fare e le competenze industriali nel mondo dell'auto e della mobilità». Sull'ipotesi di una mobilitazione dell'industria dell'auto, Gay conferma la necessità di muoversi insieme: «Ne discuteremo a tutti i livelli, è necessario che Confindustria abbia una posizione chiara, a fianco all'Anfia, sul futuro e sul sostegno ad un settore chiave».

Da un lato dunque una crisi contingente pesante, che registra un calo dei volumi di Stellantis in Italia intorno al 30% per la produzione di auto nel primo semestre dell'anno, con Mirafiori che conta meno della metà di auto rispetto al 2023 (-63,2%), dall'altra la necessità di guardare alle linee di sviluppo del futuro, «pur tenendo i piedi ben piantati per terra».

Torino risente più di altre aree della crisi dell'auto perché «le imprese sono coinvolte nelle filiere con tutti i principali car maker, non soltanto Stellantis, e la crisi dell'industria auto in Germania sta avendo un peso importante». Basti pensare che il 14% delle imprese piemontesi è di fatto un esportatore puro e che il 37% è fortemente classificato dall'Osservatorio della Camera di commercio come «fortemente orientato all'export». «Francia e Germania sono i nostri primi partner commerciali, la crisi dei volumi in questi paesi ricade sulle nostre imprese» aggiunge Gay. Quanto a Stellantis, «l'auspicio è che si continui a fare investimenti nel nostro Paese e che soprattutto ricer-

ca, sviluppo e ingegneria trovino casa nella nostra Torino perché ci sono le condizioni» ha aggiunto Gay, mentre sul possibile arrivo di un produttore cinese, Gay evidenzia come «ogni opportunità non sia da scartare, ma da valutare e da approfondire».

Il tema dell'auto è un tema europeo, «serve una politica industriale per il settore Auto e un piano straordinario per il settore - insiste Gay - e serve una strategia in grado di valorizzare nuovi modelli di consumo come la Mobility as a service». In questo contesto, la trasversalità e la contingenza delle competenze industriali nel settore dei trasporti, aerospazio compreso, rappresenta una occasione di valorizzazione per le imprese torinesi. «Si tratta di filiere che stanno crescendo e che a Torino trovano terreno fertile» ribadisce Marco Gay.

Il combinato disposto della contrazione dei volumi di Stellantis in Italia e dell'intero settore in Europa sta condizionando la tenuta industriale di tutti i distretti automotive italiani, sia quelli più legati a Stellantis che quelli maggiormente internazionalizzati. L'ultimo report dell'Acea, l'associazione europea dei produttori di auto, fotografa una realtà complessa per l'Europa dell'auto: nel corso del 2023, anno durante il quale la produzione di auto a livello globale è cresciuta dell'11%, la percentuale più alta dal 2015, l'Europa ha registrato una quota del 20% sul totale delle auto prodotte nel mondo. Era al 23% nel 2018 e al 31% nel 2008. Se si considerano i volumi produttivi in Europa, questi restano sotto la soglia raggiunta nel 2019, di oltre il 20%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ADOBESTOCK

Il territorio. Il Piemonte da solo vale il 40% di tutto l'indotto automotive



MARCO GAY
Presidente
degli industriali
di Torino

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



EMERGENZA AUTO

«Subito un piano o il settore franerà»

La crisi di Volkswagen e Audi può travolgere le nostre fabbriche. A rischio fino a 50mila posti

Pierluigi Bonora

È emergenza automotive in Europa. Il rischio, ora, è che parta una sorta di effetto domino innescato dall'urgenza di tagliare, entro il 2026, costi per 10 miliardi da parte di Volkswagen. E a pagarne le conseguenze saranno i lavoratori di due fabbriche tedesche che vedono avvicinarsi lo spettro della chiusura. Intanto, le prime avvisaglie di un allargamento della crisi produttiva arrivano dal Belgio dopo che i sindacati hanno lanciato l'allarme sull'ipotesi di stop per lo stabilimento di Audi, dello stesso gruppo Volkswagen, a Bruxelles. Sì, proprio nella Capitale belga dove hanno sede le istituzioni Ue che hanno imposto un modello di transizione *green* i cui risultati sono sotto gli occhi di tutti: l'industria automotive europea è in ginocchio e i big cinesi, dazi o non dazi, guadagnano terreno in continuazione. Solo in Belgio i posti che a maggio 2025 potrebbero saltare sono 2.600 su 3mila, senza contare le molte migliaia dell'indotto.

A temere per il lavoro, oltre a chi opera sulle linee di montaggio, sono infatti anche le imprese della componentistica. L'Italia, in questo ambito, è all'avanguardia e su

160mila occupati, secondo una recente proiezione, rischiano di perdere il posto in 40-50mila lavoratori. Solo Volkswagen vale per l'indotto italiano tra 1,5 e 2 miliardi di euro, che salgono a 5 miliardi se si considera tutto il settore automotive tedesco.

Le avvisaglie di questa emergenza erano note da tempo, ma sono sempre state sottovalutate dai decisori di Bruxelles le cui mosse ideologiche hanno finito per condurre la situazione fino quasi al punto di non ritorno. Se crolla l'industria automotive, le conseguenze generali sarebbero devastanti. Nel 2008 l'Europa dominava il mercato con il suo 31% e oltre 20 milioni di veicoli prodotti. Ora è la Cina a detenere il 32% del mercato e a produrre 30 milioni di autoveicoli.

In Italia, secondo i dati Fiom-Cgil, dal 2014 a oggi sono 11.500 i lavoratori diretti usciti dalle fabbriche ora Stellantis, di cui 2.800 dagli enti centrali. E nel 2024 sono previste ulteriori 3.800 uscite incentivate, alle quali si aggiungono gli oltre 3mila addetti in somministrazione che risultano licenziati lo scorso giugno. Gli stabilimenti di Stellantis, la cui capacità già installata è di 1,5 milioni di vetture, sono in sofferenza: la produzione, tra gennaio e giugno, è

scesa del 29,2% sul 2023. I sindacati chiedono con urgenza la convocazione delle parti a Palazzo Chigi.

Per Corrado Laforgia, vicepresidente di Federmeccanica, all'origine di questa crisi generale è «la non esistenza di un piano per la transizione, come non sono stati attivati tutti quegli strumenti indispensabili per la sua attuazione». «Ci vorrà del tempo - aggiunge - ma vanno pensati gli ammortizzatori sociali e, soprattutto, occorre generare i congrui fondi necessari. Il problema sono i tempi, mentre le soluzioni *green* per il settore sono diverse, anche se considero l'elettrico il *mainstream*. C'è chi propone una grande mobilitazione degli imprenditori: su questo sono contrario in quanto rischieremo di passare come neoluddisti. Il nostro compito, invece, è quello di fare proposte». E Marco Stella, presidente del Gruppo componenti di Anfia: «In mancanza di una posizione percorribile si rischia il deserto industriale. Quanto sta accadendo è la certificazione che, dopo i tanti disastri, bisogna ritarare il tutto. I siti italiani sono in forte difficoltà, la filiera automotive è stanca e spolpata dopo anni di deterioramento dei volumi e aumento dei tassi. Il nostro è un settore strategico e, come tale, dev'essere considerato attraverso gli interventi opportuni».

Nel 2008 l'Europa aveva il 31% del mercato. Ora è la Cina a detenere il 32%

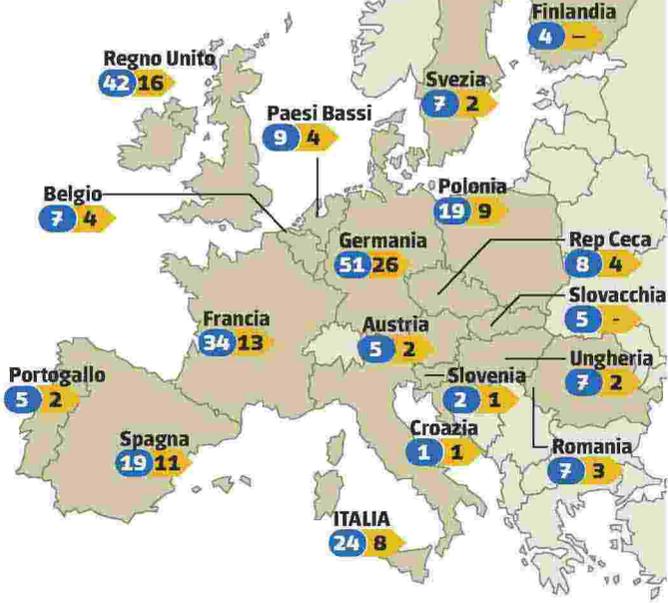
Le avvisaglie erano note da tempo, ma Bruxelles le ha sempre sottovalutate



QUANTE FABBRICHE CI SONO IN EUROPA

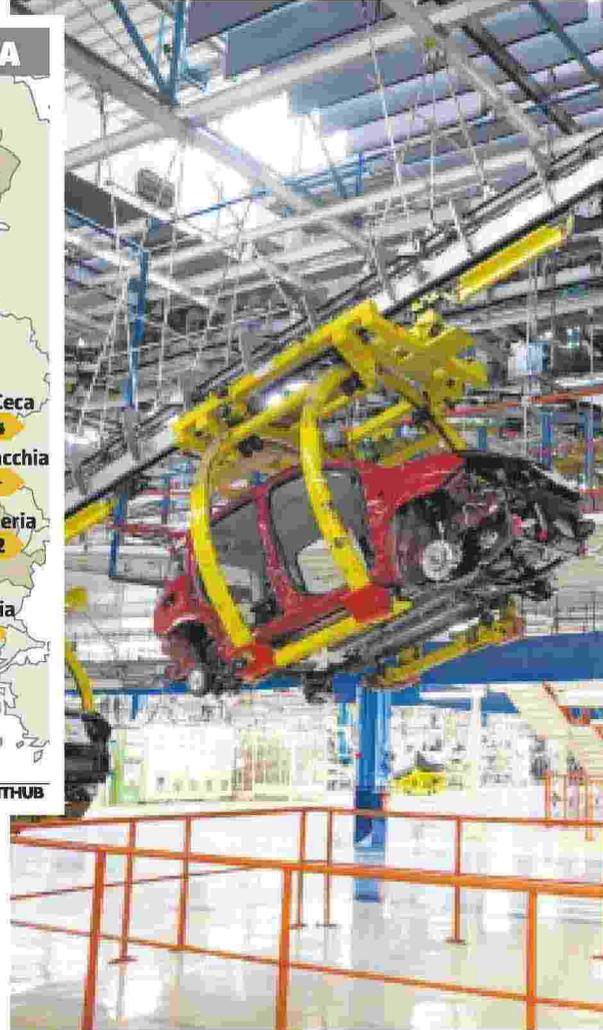
● Stabilimenti

● Produzione di veicoli elettrici



Fonte: Acea

WTHUB



NODI AL PETTINE

L'allarme lanciato dalla Volkswagen, che minaccia di chiudere due delle sue fabbriche in Germania, riguarda tutta l'Europa, in cui le condizioni sono simili: il mercato non assorbe più le produzioni tradizionali assediata dalla concorrenza cinese e dalle incertezze sul futuro dell'auto elettrica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



ABBONATI

il Giornale

il Giornale

IN EVIDENZA

MALTEMPO BOCCIA-SANGIULIANO M5S EMERGENZA AUTO TRAGEDIA DI PADERNO JANNIK SINNER

POLITICA ECONOMICA

"Subito un piano o il settore franerà"

La crisi di Volkswagen e Audi può travolgere le nostre fabbriche. A rischio fino a 50mila posti

Pierluigi Bonora | 6 Settembre 2024 - 06:00

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



ASCOLTA ORA

È emergenza automotive in Europa. Il rischio, ora, è che parta una sorta di effetto domino innescato dall'urgenza di tagliare, entro il 2026, costi per 10 miliardi da parte di Volkswagen. E a pagarne le conseguenze saranno i lavoratori di due fabbriche tedesche che vedono avvicinarsi lo spettro della chiusura. Intanto, le prime avvisaglie di un allargamento della crisi produttiva arrivano dal Belgio dopo che i sindacati hanno lanciato l'allarme sull'ipotesi di stop per lo stabilimento di Audi, dello stesso gruppo Volkswagen, a Bruxelles. Sì, proprio nella Capitale belga dove hanno sede le istituzioni Ue che hanno imposto un modello di transizione green i cui risultati sono sotto gli occhi di tutti: l'industria automotive europea è in ginocchio e i big cinesi, dazi o non dazi, guadagnano terreno in continuazione. Solo in Belgio i posti che a maggio 2025 potrebbero saltare sono 2.600 su 3mila, senza contare le molte migliaia dell'indotto.

A temere per il lavoro, oltre a chi opera sulle linee di montaggio, sono infatti anche le imprese della componentistica. L'Italia, in questo ambito, è all'avanguardia e su 160mila occupati, secondo una recente proiezione, rischiano di perdere il posto in 40-50mila lavoratori. Solo Volkswagen vale per l'indotto italiano tra 1,5 e 2 miliardi di euro, che salgono a 5 miliardi se si considera tutto il settore automotive tedesco.

Le avvisaglie di questa emergenza erano note da tempo, ma sono sempre state sottovalutate dai decisori di Bruxelles le cui mosse ideologiche hanno finito per condurre la situazione fino quasi al punto di non ritorno. Se crolla l'industria automotive, le conseguenze generali sarebbero devastanti. Nel 2008 l'Europa dominava il mercato con il suo 31% e oltre 20 milioni di veicoli

prodotti. Ora è la Cina a detenere il 32% del mercato e a produrre 30 milioni di autoveicoli.

In Italia, secondo i dati Fiom-Cgil, dal 2014 a oggi sono 11.500 i lavoratori diretti usciti dalle fabbriche ora Stellantis, di cui 2.800 dagli enti centrali. E nel 2024 sono previste ulteriori 3.800 uscite incentivate, alle quali si aggiungono gli oltre 3mila addetti in somministrazione che risultano licenziati lo scorso giugno. Gli stabilimenti di Stellantis, la cui capacità già installata è di 1,5 milioni di vetture, sono in sofferenza: la produzione, tra gennaio e giugno, è scesa del 29,2% sul 2023. I sindacati chiedono con urgenza la convocazione delle parti a Palazzo Chigi.

Per Corrado Laforgia, vicepresidente di Federmeccanica, all'origine di questa crisi generale è «la non esistenza di un piano per la transizione, come non sono stati attivati tutti quegli strumenti indispensabili per la sua attuazione». «Ci vorrà del tempo - aggiunge - ma vanno pensati gli ammortizzatori sociali e, soprattutto, occorre generare i congrui fondi necessari. Il problema sono i tempi, mentre le soluzioni green per il settore sono diverse, anche se considero l'elettrico il mainstream. C'è chi propone una grande mobilitazione degli imprenditori: su questo sono contrario in quanto rischieremmo di passare come neo luddisti. Il nostro compito, invece, è quello di fare proposte». E Marco Stella, presidente del Gruppo componenti di Anfia: «In mancanza di una posizione percorribile si rischia il deserto industriale. Quanto sta accadendo è la certificazione che, dopo i tanti disastri, bisogna ritardare il tutto.

I siti italiani sono in forte difficoltà, la filiera automotive è stanca e spolpata dopo anni di deterioramento dei volumi e aumento dei tassi. Il nostro è un settore strategico e, come tale, dev'essere considerato attraverso gli interventi opportuni».

TAGS

CRISI ECONOMICA AUTOMOTIVE VOLKSWAGEN AUDI

VEDI TUTTI I COMMENTI (0)

LASCIA UN COMMENTO

Potrebbe interessarti anche :

Taboola Feed



AUTOMOTIVE – AUTUNNO A TINTE FOSCHE: IMMATRICOLAZIONI IN DISCESA E CASSA INTEGRAZIONE



Sos Stellantis, in Italia a rischio 25 mila posti di lavoro

Il pesante calo di immatricolazioni per le auto prodotte da Stellantis getta ombre sulla ripresa dopo la pausa estiva: in agosto sono state 17.132, il 32,4% in meno rispetto allo stesso mese del 2023. La quota di mercato di Stellantis in Italia è scesa dal 31,8% al 24,8%. Intanto Stellantis riparte a singhiozzo tra ammortizzatori sociali, in scadenza nel 2025, e le polemiche che rimbalzano dopo la possibilità di trasferimenti temporanei offerti dall'azienda ad alcuni lavoratori destinazione Thychy, Polonia. Nell'estate del tavolo automotive senza accordo e durante la quale il sindaco di Torino Stefano Lo Russo ha incontrato e ascoltato i residenti del quartiere Mirafiori Sud c'è anche un piccolissimo segnale di luce, servono nuovi addetti al reparto delle trasmissioni elettrificate del polo torinese: 200 addetti in più «per esigenze di mercato», oggi sono attivi in 518. Certamente troppo pochi per placare gli animi e timori. L'apice dello «scontro» tra sindacati, politica e azienda in queste ultime settimane si è toccato in seguito alla proposta per una decina di operai di Mirafiori in cig di lavorare due settimane in Polonia nel sito dedicato alla produzione delle nuove 600, Avenger e Alfa Romeo Junior. «Si tratta di una proposta su base volontaria a una decina di colleghi della logistica, per una trasferta temporanea di massimo due settimane, ade-

guatamente remunerata» spiega l'azienda «è una prassi consolidata nel gruppo. Solo nell'ultimo anno e mezzo, il numero di operai italiani in trasferta volontaria presso altri stabilimenti è oscillato tra le 600 e le 2.600 unità». Ferdinando Uliano, Il segretario generale Fim sottolinea che «è aumentato il ricorso alla cassa integrazione in tutti gli stabilimenti Stellantis» e ricorda che nel 2025 si esauriranno gli ammortizzatori sociali e «senza questo salvagente circa 25 mila posti di lavoro sono a rischio tra Stellantis e l'indotto», mentre la produzione quest'anno «sarà vicina alle 500 mila unità contro le 750 mila del 2023. La metà dell'obiettivo posto dal Governo». Per Confartigianato «l'offerta ai carrellisti di Mirafiori di recarsi a lavorare per un periodo in Polonia, mentre al contempo si chiede agli operai del Sud la disponibilità di venire a Torino, è emblematica di cosa accade quando la finanza soppianta l'indu-

stria: si rinuncia alla dignità del lavoro, allo sviluppo del territorio e alle prospettive di crescita di una comunità». L'azienda chiede rispetto, anche nella critica. **Automotive** - Il tavolo automotive si riunisce il prossimo 17 settembre: quello del 7 agosto si è concluso ancora una volta senza un accordo. Tra i protagonisti, come sempre, Stellantis che ha rassicurato sul suo impegno nel nostro Paese e il Governo che ha ribadito l'obiettivo di una strada da percorrere

«insieme», nonostante qualche polemica e la questione Comau e Golden power. Su tutte spicca il mancato obiettivo dell'incremento di produzione richiesto.

Per i sindacati è un'estate a tinte fosche e il futuro si preannuncia più scuro. In questo contesto comunque il Governo ha rilanciato i bonus auto, con la promessa di uno studio per valorizzare le produzioni interne, compresi i veicoli almeno assemblati in Italia e favorire i ceti medio e basso. Sul tavolo ci sono i 5,75 miliardi del fondo automotive istituito nel 2022: si partirà con 750 milioni nel 2025 (250 milioni sono stati utilizzati per coperture del Decreto coesione) per passare a un miliardo all'anno dal 2026 al 2030. Critici i sindacati. «Nel corso del 2025 sia l'indotto, sia Stellantis esauriranno gli ammortizzatori sociali. Se non si interverrà per tempo ci saranno licenziamenti di massa». A lanciare l'allarme è ancora Ferdinando

Uliano, che stima, se le cose non cambieranno, «almeno 12 mila posti a rischio negli stabilimenti di Stellantis e altrettanti, se non di più, nelle fabbriche della componentistica». Il limite di utilizzo della cassa integrazione è di tre anni, in molti casi sono state utilizzate anche le deroghe. Abbiamo sollecitato più volte i ministeri coinvolti, Mimit (ministero delle Imprese e del Made in Italy e Lavoro), ma non hanno finora dato risposte. Con tempi diversi sono tante le aziende, oltre a Stellantis, in cui gli ammortizzatori finiranno nel

2025. Bisogna stanziare risorse aggiuntive» continua Uliano. «Il protocollo per il settore deve affrontare tutti questi temi, ammortizzatori, formazione, ricollocazione, riconversione industriale, costi. C'è anche il tema di come accompagnare la filiera industriale. Una riunione come quella del Tavolo automotive sarebbe stata utile se avesse portato a sottoscrivere questo protocollo. Purtroppo dopo un anno non è così. Penso che la situazione che abbiamo davanti nel settore è complessa e va approcciata in maniera sistematica, pena il fallimento». «Le nostre associate, sia le piccole che le medie aziende e le multinazionali vivono una situazione sempre più insostenibile. Non devono venire discriminate a parità di competitività rispetto a offerte provenienti da Paesi ultra-low cost. Oltre a essersi internazionalizzate nel corso degli anni, moltissime aziende italiane della

componentistica intendono mantenere un forte legame con il gruppo Stellantis e quindi l'impegno strategico di quest'ultimo può compromettere anche pesantemente la loro sopravvivenza». Lo afferma l'Anfia in una nota diffusa dopo il tavolo automotive che auspica che «l'accordo con Stellantis possa concludersi in tempi brevissimi con l'impegno concreto dell'azienda ad accrescere le produzioni nazionali». A settembre si inizierà a definire il nuovo schema di incentivi, tenendo conto delle indicazioni delle altre amministrazioni coinvolte e delle proposte emerse dal Tavolo Automotive.

Il nuovo piano pluriennale prevede un bonus maggiore per le auto a più basse emissioni, incentivi a chi rottama veicoli vecchi e inquinanti e ancora bonus sempre più

guatamente remunerata» spiega l'azienda «è una prassi consolidata nel gruppo. Solo nell'ultimo anno e mezzo, il numero di operai italiani in trasferta volontaria presso altri stabilimenti è oscillato tra le 600 e le 2.600 unità». Ferdinando Uliano, Il segretario generale Fim sottolinea che «è aumentato il ricorso alla cassa integrazione in tutti gli stabilimenti Stellantis» e ricorda che nel 2025 si esauriranno gli ammortizzatori sociali e «senza questo salvagente circa 25 mila posti di lavoro sono a rischio tra Stellantis e l'indotto», mentre la produzione quest'anno «sarà vicina alle 500 mila unità contro le 750 mila del 2023. La metà dell'obiettivo posto dal Governo».

Per Confartigianato «l'offerta ai carrellisti di Mirafiori di recarsi a lavorare per un periodo in Polonia, mentre al contempo si chiede agli operai del Sud la disponibilità di venire a Torino, è emblematica di cosa accade quando la finanza soppianta l'industria: si rinuncia alla dignità del lavoro, allo sviluppo del territorio e alle prospettive di crescita di una comunità». L'azienda chiede rispetto, anche nella critica.

Automotive - Il tavolo automotive si riunisce il prossimo 17 settembre: quello del 7 agosto si è concluso ancora una volta senza un accordo. Tra i protagonisti, come sempre, Stellantis che ha rassicurato sul suo impegno nel nostro Paese e il Governo che ha ribadito l'obiettivo di una strada da percorrere «insieme», nonostante qualche polemica e la questione Comau e Golden power. Su tutte spicca il mancato obiettivo dell'incremento di produzione richiesto.

Per i sindacati è un'estate a tinte fosche e il futuro si preannuncia più scuro. In questo contesto comunque il Governo ha rilanciato i bonus auto, con la promessa di uno studio per valorizzare le produzioni interne, compresi i veicoli almeno assemblati in Italia e favorire i ceti medio e basso. Sul tavolo ci sono i 5,75 miliardi del fondo automotive istitu-

ito nel 2022: si partirà con 750 milioni nel 2025 (250 milioni sono stati utilizzati per coperture del Decreto coesione) per passare a un miliardo all'anno dal 2026 al 2030. Critici i sindacati. «Nel corso del 2025 sia l'indotto, sia Stellantis esauriranno gli ammortizzatori sociali. Se non si interverrà per tempo ci saranno licenziamenti di massa». A lanciare l'allarme è ancora Ferdinando Uliano, che stima, se le cose non cambieranno, «almeno 12 mila posti a rischio negli stabilimenti di Stellantis e altrettanti, se non di più, nelle fabbriche della componentistica». Il limite di utilizzo della cassa integrazione è di tre anni, in molti casi sono state utilizzate anche le deroghe. Abbiamo sollecitato più volte i ministri coinvolti, Mimit (ministero delle Imprese e del Made in Italy e Lavoro), ma non hanno finora dato risposte. Con tempi diversi sono tante le aziende, oltre a Stellantis, in cui gli ammortizzatori finiranno nel 2025. Bisogna stanziare risorse aggiuntive» continua Uliano. «Il protocollo per il settore deve affrontare tutti questi temi, ammortizzatori, formazione, ricollocazione, riconversione industriale, costi. C'è anche il tema di come accompagnare la filiera industriale. Una riunione come quella del Tavolo automotive sarebbe stata utile se avesse portato a sottoscrivere questo protocollo. Purtroppo dopo un anno non è così. Penso che la situazione che abbiamo davanti nel settore è complessa e va approcciata in maniera sistematica, pena il fallimento». «Le nostre associate, sia le piccole che le medie aziende e le multinazionali vivono una situazione sempre più insostenibile. Non devono venire discriminate a parità di competitività rispetto a offerte provenienti da Paesi ultra-low cost. Oltre a essersi internazionalizzate nel corso degli anni, moltissime aziende italiane della componentistica intendono mantenere un forte legame con il gruppo Stellantis e quindi l'impegno strategico di quest'ultimo può compromettere anche pesantemen-

te la loro sopravvivenza». Lo afferma l'Anfia in una nota diffusa dopo il tavolo automotive che auspica che «l'accordo con Stellantis possa concludersi in tempi brevissimi con l'impegno concreto dell'azienda ad accrescere le produzioni nazionali». A settembre si inizierà a definire il nuovo schema di incentivi, tenendo conto delle indicazioni delle altre amministrazioni coinvolte e delle proposte emerse dal Tavolo Automotive.

Il nuovo piano pluriennale prevede un bonus maggiore per le auto a più basse emissioni, incentivi a chi rottama veicoli vecchi e inquinanti e ancora bonus sempre più orientato a sostegno delle classi meno abbienti. Quanto all'arrivo di nuovi costruttori il ministro spiega che a oggi sono stati sottoscritti accordi di riservatezza e memorandum tra il Mimit e tre case automobilistiche cinesi. A settembre sono previsti ulteriori incontri per ipotesi di cooperazione industriale finalizzata alla produzione di autoveicoli, veicoli commerciali e bus in Italia. Nel tavolo del 17 settembre tra Governo, Stellantis e sindacati si parlerà ancora del progetto per la gigafactory a Termoli, ma sarà un'occasione per affrontare le altre numerose questioni aperte tra cui Mirafiori.

Emanuele FRANZOSO





**Attesa
per il
Tavolo
sull'auto
al
ministero
fissato
per il 17
settem-
bre**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



La corsa alle emissioni zero costa 3mila euro a cittadino

► Per la neutralità carbonica l'Europa spenderà 1.520 miliardi all'anno. E ci sono anche gli effetti a cascata sulle filiere economiche: dalla transizione onere da 40mila miliardi

IL FOCUS

ROMA Circa 1.000 miliardi di euro all'anno per i prossimi 30 anni. Alle origini, nel 2019, quando è nato il Green Deal, doveva essere questo il costo della transizione green necessaria, tra stop ai motori endotermici e riqualificazione del patrimonio immobiliare. Le previsioni più recenti raccontano un altro film: cifre decisamente più elevate per portare a regime la trasformazione. Bruxelles stima che l'implementazione del Green Deal necessiterà di investimenti annui dell'ordine di circa 1.285 miliardi all'anno, pari all'8% del Pil europeo. Le risorse da mettere in campo saliranno a 1.500-1.600 miliardi annui tra il 2031 ed il 2050. Un rapporto dell'Institut Rousseau, autorevole think tank francese, indica un conto salato di circa 40mila miliardi di euro da qui alla metà del secolo per decarbonizzare l'economia europea, una somma pari al 10% dell'intero Pil del blocco e pari a 1.520 miliardi ogni anno.

L'Institut Rousseau ha stimato che il 45% circa dell'investimento annuale totale richiesto dovrebbe essere catalizzato dal settore dei trasporti, mentre il 28% sarà destinato a quello edilizio. Il comparto energetico utilizzerà il 12% degli in-

vestimenti, e l'agricoltura il 10%.

Considerando che il nostro Paese è il terzo contributore Ue con circa il 12% delle risorse, il salasso teorico è di quasi 3mila euro l'anno per ognuno dei 42 milioni di contribuenti italiani. Un bilancio che non tiene conto, tra l'altro degli effetti collaterali sulle filiere economiche dei singoli Paesi. Effetti un po' sommersi, difficili da stimare con precisione, ma reali.

LA VISIONE DI SISTEMA

Un esempio per tutti. Secondo l'ultima fotografia emersa da un'analisi di Deloitte, per attuare la direttiva "Case Green" e riqualificare il patrimonio immobiliare nazionale sarebbero necessari tra gli 800 e i mille miliardi di investimenti in un contesto come quello italiano, in cui oltre 8 edifici residenziali su 10 sono obsoleti. Questo perché il nostro Paese, per dna è indietro su questo fronte rispetto agli altri paesi europei. Se si analizza la percentuale di immobili di classe energetica F e G, infatti, si vede che in Italia gli edifici appartenenti a questa categoria sono oltre il 60%, mentre in Germania arrivano al 45%, in Spagna al 25% e in Francia appena al 21%. Ma senza una visione sistemica, la nuova direttiva europea portò dritto a una serie di impatti e rischi per le banche italiane. In primis potrebbe registrarsi un aumento

dell'esposizione al rischio degli istituti. La valanga dello stop ai motori termici entro il 2035 colpisce invece in maniera indiscriminata un bel pezzo di industria europea. Per l'Italia in particolare è definita una condanna. Lo è sul piano della dipendenza strategica dalla Cina. E lo è sul piano industriale, perché vuol dire colpire una filiera italiana di Pmi della componentistica e migliaia di lavoratori difficilmente ricollocabili. L'Anfia sostiene che l'Italia rischia di perdere, da qui al 2040, circa 73mila posti di lavoro, di cui 67mila già nel periodo 2025-2030. Mentre una mappatura della filiera della componentistica italiana elaborata del Ministero delle Imprese e del Made in Italy parla di 101 imprese a rischio.

Dunque, se la transizione green è irrinunciabile ormai, va fatta almeno un'operazione verità sui costi di questa svolta. Perché chi sarà chiamato a pagare il conto, quindi i cittadini Ue, sappiano come stanno le cose. All'Ue spetta però rendere questo costo più facile da sopportare. Dando il giusto peso alla progressività delle misure, ma anche alla necessaria declinazione delle misure sulla specificità di ogni paese. La sostenibilità economica della svolta va di pari passo con quella sociale.

R. Amo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

1

Veicoli in circolazione

Il parco veicolare è ancora dominato da veicoli a benzina e gasolio (85,8% nel 2022) e anche i mezzi commerciali diesel hanno una consistenza significativa (98,3%)

2

Riduzione del gas serra

Il Pniec prevede una riduzione dei gas serra del 29,3%, sui livelli del 2005, entro il 2030, in base alle politiche vigenti, che con ulteriori salirà al 2030 a un -40,6%

3

Industria sostenibile

Sul fronte delle emissioni industriali, l'Italia supererà il target sui gas serra soggetti al sistema Ets, con una revisione -62% di emissioni

L'INSTITUT ROUSSEAU:
IL 45% DEL PESO SARÀ
A CARICO DEI TRASPORTI
IL 28% DELL'EDILIZIA
MA L'ITALIA PAGHERÀ
PIÙ DEGLI ALTRI PAESI



Uno dei settori maggiormente colpiti dalla transizione green è quello dell'Automotive





Economia | News

Emissioni zero, la corsa alla transizione green costa 3mila euro a cittadino (con effetti a cascata sulle filiere economiche): la situazione

di R. Amo.

3 Minuti di Lettura

Lunedì 9 Settembre 2024, 00:32

 **Articolo riservato agli abbonati premium**

Circa 1.000 miliardi di euro all'anno per i prossimi 30 anni. Alle origini, nel 2019, quando è nato il Green Deal, doveva essere questo il costo della transizione green necessaria, tra stop ai motori endotermici e riqualificazione del patrimonio immobiliare. Le previsioni più recenti raccontano un altro film: cifre decisamente più elevate per portare a regime la trasformazione. Bruxelles stima che l'implementazione del Green Deal necessiterà di investimenti annui dell'ordine di circa 1.285 miliardi all'anno, pari all'8% del Pil europeo. Le risorse da mettere in campo saliranno a 1.500-1.600 miliardi annui tra il 2031 ed il 2050. Un rapporto dell'Institut Rousseau, autorevole think tank francese, indica un conto salato di circa 40mila miliardi di euro da qui alla metà del secolo per decarbonizzare l'economia europea, una somma pari al 10% dell'intero Pil del blocco e pari a 1.520 miliardi ogni anno.

APPROFONDIMENTI



LA STRATEGIA
Politiche green, battaglia dell'Italia per

Pensioni minime e massime. In rivalutazione nel 2025

Il nuovo sistema delle pensioni prevede un aumento del 10% delle pensioni minime e del 5% delle massime a partire dal 2025.

Descrizione	2024	2025	2026
Pensione minima	€ 480	€ 528	€ 576
Pensione massima	€ 2.200	€ 2.310	€ 2.420

LA MISURA
Pensioni minime, adeguamento a 625

adv

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



L'Istitut Rousseau ha stimato che il 45% circa dell'investimento annuale totale richiesto dovrebbe essere catalizzato dal settore dei trasporti, mentre il 28% sarà destinato a quello edilizio. Il comparto energetico utilizzerebbe il 12% degli investimenti, e l'agricoltura il 10%. Considerando che il nostro Paese è il terzo contributore Ue con circa il 12% delle risorse, il salasso teorico è di quasi 3mila euro l'anno per ognuno dei 42 milioni di contribuenti italiani. Un bilancio che non tiene conto, tra l'altro degli effetti collaterali sulle filiere economiche dei singoli Paesi. Effetti un po' sommersi, difficili da stimare con precisione, ma reali.

Politiche green, battaglia dell'Italia per le nuove regole: le mosse di Meloni dopo le nomine Ue

LA VISIONE DI SISTEMA

Un esempio per tutti. Secondo l'ultima fotografia emersa da un'analisi di Deloitte, per attuare la direttiva "Case Green" e riqualificare il patrimonio immobiliare nazionale sarebbero necessari tra gli 800 e i mille miliardi di investimenti in un contesto come quello italiano, in cui oltre 8 edifici residenziali su 10 sono obsoleti. Questo perché il nostro Paese, per dna è indietro su questo fronte rispetto agli altri paesi europei. Se si analizza la percentuale di immobili di classe energetica F e G, infatti, si vede che in Italia gli edifici appartenenti a questa categoria sono oltre il 60%, mentre in Germania arrivano al 45%, in Spagna al 25% e in Francia appena al 21%. Ma senza una visione sistemica, la nuova direttiva europea port dritto a una serie di impatti e rischi per le banche italiane. In primis potrebbe registrarsi un aumento dell'esposizione al rischio degli istituti. La valanga dello stop ai motori termici entro il 2035 colpisce invece in maniera indiscriminata un bel pezzo di industria europea. Per l'Italia in particolare è definita una condanna. Lo è sul piano della dipendenza strategica dalla Cina. E lo è sul piano industriale, perché vuol dire colpire una filiera italiana di Pmi della componentistica e migliaia di lavoratori difficilmente ricollocabili. L'Anfia sostiene che l'Italia rischia di perdere, da qui al 2040, circa 73mila posti di lavoro, di cui 67mila già nel periodo 2025-2030. Mentre una mappatura della filiera della componentistica italiana elaborata del Ministero delle Imprese e del Made in Italy parla di 101 imprese a rischio.

Dunque, se la transizione green è irrinunciabile ormai, va fatta almeno un'operazione verità sui costi di questa svolta. Perché chi sarà chiamato a pagare il conto, quindi i cittadini Ue, sappiano come stanno le cose. All'Ue spetta però rendere questo costo più facile da sopportare. Dando il giusto peso alla progressività delle misure, ma anche alla necessaria declinazione delle misure sulla specificità di ogni paese. La sostenibilità economica della svolta va di pari passo con quella sociale.