



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 14 al 20 maggio 2024

Torino, 22 maggio 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Repubblica.it	16/05/2024	<i>Anfia: in recupero ad aprile il mercato autocarri (+18,3%), veicoli trainati (+2%) e autobus (+74,7%)</i>	2
	Lastampa.it	16/05/2024	<i>Eventi e scadenze del 16 maggio 2024</i>	4
	Lastampa.it	16/05/2024	<i>Anfia: in recupero ad aprile il mercato autocarri (+18,3%), veicoli trainati (+2%) e autobus (+74,7%)</i>	6
	IlsecoloXIX.it	16/05/2024	<i>Anfia: in recupero ad aprile il mercato autocarri (+18,3%), veicoli trainati (+2%) e autobus (+74,7%)</i>	8
	IlsecoloXIX.it	16/05/2024	<i>Eventi e scadenze del 16 maggio 2024</i>	9
	Ilmessaggero.it	16/05/2024	<i>Incentivi auto 2024: fino a 16 mila euro per l'elettrico (con extra sconti delle case). Domande da g</i>	10
	Ilmessaggero.it	16/05/2024	<i>Unrae rialza le stime 2024, +4,1% sul 2023 ma -15% sul 2019. Anfia, torna segno positivo vendite ma</i>	13
	Borsaitaliana.it	16/05/2024	<i>Anfia: in recupero ad aprile il mercato autocarri (+18,3%), veicoli trainati (+2%) e autobus (+74,7%)</i>	15
	Borsaitaliana.it	16/05/2024	<i>Eventi e scadenze del 16 maggio 2024</i>	17
	Ferpress.it	16/05/2024	<i>ANFIA: in recupero ad aprile mercato autocarri, trainati e bus. Necessarie misure supporto a domanda</i>	19
	Italianpress.eu	16/05/2024	<i>False promesse e crisi dei fornitori: l'effetto domino delle scelte di Tavares</i>	22
	Sicuraauto.it	16/05/2024	<i>Dealer Day 2024: le Associazioni "piu' incentivi all'Automotive"</i>	24
	Clickmobility.it	16/05/2024	<i>ANFIA: ad Aprile netta ripresa del mercato degli autobus</i>	28
	Motori.ilmattino.it	16/05/2024	<i>https://motori.ilmattino.it/economia/unrae_rialza_le_stime_2024_4_1_sul_2023_ma_15_sul_2019_a_nfia_to</i>	30
	Autobusweb.com	16/05/2024	<i>Il mercato dell'autobus italiano vola ad aprile: 552 immatricolazioni, +74%</i>	32
	Askaneews.it	17/05/2024	<i>Nuovo evento di presentazione di Wave Smart Mobility Magazine</i>	34
22	Il Sole 24 Ore	17/05/2024	<i>Ex Ilva, sulle commesse il Governo cerca l'aiuto dei grandi clienti (C.Fotina)</i>	38
18	Il Messaggero	17/05/2024	<i>Auto, si sbloccano gli incentivi: fino a 14 mila euro per l'elettrico (G.Andreoli)</i>	39
19	Il Messaggero	17/05/2024	<i>Ilva, i grandi clienti: siamo pronti a comprare acciaio (G.Franzese)</i>	41
4	Il Mattino	17/05/2024	<i>Ilva, i grandi clienti: pronti a comprare ancora acciaio (G.Franzese)</i>	42
13	Il Gazzettino	17/05/2024	<i>Auto, ecco nuovi incentivi per far ripartire le vendite (G.Andreoli)</i>	43
	Ilmessaggero.it	17/05/2024	<i>Ilva, ecco il piano per la ripartenza. I grandi clienti: «Siamo pronti a comprare acciaio»</i>	44
	Ilmattino.it	17/05/2024	<i>Incentivi auto 2024: fino a 16 mila euro per l'elettrico (con extra sconti delle case). Domande da g</i>	46
	FormulaPassion.it	17/05/2024	<i>Decarbonizzare i trasporti, sfida possibile</i>	50
	Stradeeautostrade.it	17/05/2024	<i>L'Osservatorio CdS - Marzo/Aprile 2024</i>	51
	Askaneews.it	18/05/2024	<i>Stellantis, Urso: entro maggio puntiamo a intesa per 1 mln veicoli</i>	64
	Ilgiornaleditorino.it	18/05/2024	<i>Stellantis, Urso: entro maggio puntiamo a intesa per 1 mln veicoli</i>	66
1+10	Il Messaggero	20/05/2024	<i>Int. a A.Urso: Urso: "Stellantis deve produrre piu' auto italiane" (U.Mancini)</i>	67
	Ilmattino.it	20/05/2024	<i>Urso: «Tavares deve aumentare la produzione in Italia. Un altro player in arrivo»</i>	70
	Ilmessaggero.it	20/05/2024	<i>Urso: «Tavares deve aumentare la produzione in Italia. Un altro player in arrivo»</i>	75
	Industriaitaliana.it	20/05/2024	<i>Che fine fara' l'industria automobilistica italiana? Intervista ruvida con Pierluigi Del Visco</i>	79
	Milanofinanza.it	20/05/2024	<i>Auto, Marco Stella (Anfia): da Cina non solo rischi, al settore servono incentivi</i>	87

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Anfia: in recupero ad aprile il mercato autocarri (+18,3%), veicoli trainati (+2%) e autobus (+74,7%)



16 maggio 2024 - 16.03

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Ad aprile 2024, anche grazie a due giorni lavorativi in più rispetto allo stesso mese del 2023, torna il segno positivo per il mercato degli autocarri, dei veicoli trainati e degli autobus. Lo segnala Anfia. Analizzando nel dettaglio il mercato di aprile 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.354 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+18,3% rispetto ad aprile 2023) e 1.151 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+2%), suddivisi in 115 rimorchi (+40,2%) e 1.036 semirimorchi (-1%).

Nei primi quattro mesi del 2024 si contano 10.237 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 9,1% in più rispetto ai primi quattro mesi del 2023, e 4.413 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-20,1% rispetto a gennaio-aprile 2023), così ripartiti: 443 rimorchi (+11,3%) e 3.970 semirimorchi (-22,5%).

Per gli autocarri, nel primo quadrimestre 2024, tutte e quattro le aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +14,8% l'area Sud e Isole, +12,6% il Nord-Est, +3,4% il Nord-Ovest e +3,2% le regioni del Centro (che a marzo risultavano in calo del 4,1%).

Tutte le classi di peso mantengono una variazione positiva nel periodo primo quadrimestre 2024: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta il rialzo più consistente (+152,8%), seguiti dai veicoli sopra le

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	39.869	-0,10%
FTSE 100	8.439	-0,08%
FTSE MIB	35.410	+0,12%
Germany DAX	18.739	-0,69%
Hang Seng Index*	19.087,00	-0,17%
Nasdaq	16.698	-0,26%
Nikkei 225*	38.344,00	+0,20%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

12,5 e sotto le 16 tonnellate (+21,9%), dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+11,2%), dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+8%) e, infine, dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+4,4%).

Sempre a gennaio-aprile 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 13,5%, mentre i **trattori stradali** chiudono a +5,5%. Nello stesso periodo, crescono i veicoli da cantiere (+18,7%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+4,8%).

Analizzando il mercato per **alimentazione**, nei primi quattro mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 2% (era dell'1,7% a gennaio-aprile 2023), per un totale di 203 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,3% a gennaio-aprile 2023). In riferimento ai veicoli trainati, a livello di aree geografiche nel primo quadrimestre del 2024 solo l'area del Sud e Isole registra un incremento del 4%. Si mantengono invece in flessione il Nord-Ovest (-38,1%), il Nord-Est (-32%) e il Centro (-4,8%). Le marche estere totalizzano 2.457 libretti di circolazione a gennaio-aprile 2024 (-27,8%); variazione negativa, più contenuta, anche per le marche nazionali (-7,8%), con 1.956 libretti.

Il mercato degli **autobus** con ptt superiore a 3.500 kg totalizza ad aprile 2024 552 nuove unità, con un incremento del 74,7% rispetto ad aprile 2023. Nel quarto mese dell'anno, tutti i comparti presentano un andamento positivo: crescono a tripla cifra i minibus (358,3%), così come gli autobus e midibus turistici (+109,8%), mentre risultano in rialzo a doppia cifra gli scuolabus (+95,2%) e gli autobus adibiti al TPL (+37%). Nel primo quadrimestre 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 2.127 (+29% rispetto a gennaio-aprile 2023). Tre segmenti su quattro registrano una variazione positiva anche nel cumulato: +179,1% i minibus, +81,8% gli autobus e midibus turistici e +9,4% gli autobus adibiti al TPL, mentre gli scuolabus registrano una flessione dell'1,8%.

Secondo l'**alimentazione**, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 19,9% a gennaio-aprile 2024 (contro l'11,8% del primo quadrimestre 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 20,8% (13,8% a gennaio-aprile 2023). A **livello territoriale**, infine, nel primo quadrimestre 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a tripla cifra nel Centro (+117,9%), e a doppia cifra nel Sud e isole (+66%), mentre calano nel Nord-Est (-29,1%) e nel Nord-Ovest (4,3%).

powered by 

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,09

EURO





MENU CERCA

LA STAMPA
QUOTIDIANO

ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Eventi e scadenze del 16 maggio 2024

I principali eventi economici societari e istituzionali in corso: risultati di periodo, annunci, conferenze, regolamenti

TELEBORSA

Pubblicato il 16/05/2024
Ultima modifica il 16/05/2024 alle ore 08:10

Martedì 07/05/2024

Appuntamenti:

ASviS - Festival dello Sviluppo sostenibile 2024 - Ottava edizione del festival organizzato da Alleanza

Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS), con lo scopo di sensibilizzare e mobilitare cittadini, imprese, associazioni e istituzioni sui 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite (fino a giovedì 23/05/2024)

Martedì 14/05/2024

Appuntamenti:

Automotive Dealer Day 2024 - House of Mobility - Veronafiere - 22ª edizione dell'Automotive Dealer Day, il salone della distribuzione automobilistica. Parteciperà il Ministro Giorgetti (in videocollegamento) e ci saranno presidenti, CEO e vice presidenti delle associazioni italiana dell'industria automobilistica ANFIA, Federauto, Motus-E, ANIASA e UNRAE (fino a giovedì 16/05/2024)

Mercoledì 15/05/2024

Appuntamenti:

2024 IIF European Summit - Parigi - Il vertice, dell'IIF (Institute of International Finance) riunirà i maggiori policymakers e le principali istituzioni finanziarie globali. Focus su "Sfruttare la finanza sostenibile per la crescita, l'innovazione e la transizione verso l'emissione netta zero" (fino a giovedì 16/05/2024)

Giovedì 16/05/2024

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

15/05/2024



Eventi e scadenze del 15 maggio 2024

13/05/2024

Eventi e scadenze: settimana del 13 maggio 2024

15/04/2024

WIIT, buyback per 297 mila euro

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

16/05/2024

Privatizzazioni, operazione lampo del Governo: ceduto 2,8% di ENI

16/05/2024

PALLADIUM del 15/05/2024

16/05/2024

SILVER del 15/05/2024

16/05/2024

PLATINUM del 15/05/2024

[> Altre notizie](#)

**Appuntamenti:**

Festival del Lavoro 2024 - Firenze - 15ª edizione della manifestazione, dal titolo "Etica e sicurezza sul lavoro nell'era dell'intelligenza artificiale" organizzata dai Consulenti del Lavoro. Intervento del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni. Tra i partecipanti i Ministri Bernini, Calderone, Fitto, Locatelli, Roccella, Sangiuliano, Tajani e Zangrillo (*fino a sabato 18/05/2024*)

09:30 - **Intesa Sanpaolo e Fincantieri: Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors** - Centro Congressi Fondazione Cariplo, Milano - La Conferenza "Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors: the EU Renewable and Low-Carbon Fuels Alliance Conference in Italy" è promossa da Intesa Sanpaolo e Fincantieri. Interverranno, tra gli altri, i CEO di Fincantieri, Gruppo Save, RINA e il ministro Urso

10:00 - **BCE - Revisione stabilità finanziaria** - Pubblicazione della Revisione della stabilità finanziaria della BCE - maggio 2024

10:00 - **Presentazione della Giornata della Ristorazione 2024** - Montecitorio - Presentazione della seconda edizione della prossima "Giornata della Ristorazione - Per la cultura della ospitalità italiana". Parteciperanno, tra gli altri, i ministri Tajani, Lollobrigida e Urso, il Presidente della Camera, Fontana e il Presidente di FIPE-Confcommercio, Stoppani

11:00 - **A2A - Presentazione dell'impianto fotovoltaico di Fiera Milano** - Fiera Milano - Presentazione dell'impianto fotovoltaico di Fiera Milano, uno dei più grandi installati su tetto d'Europa. Interverranno, tra gli altri, Renato Mazzoncini, AD di A2A e Francesco Conci, AD e DG di Fiera Milano

12:00 - **Attività di Governo - Ministro Giorgetti** - Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti incontra Suzanne Clark, presidente della Camera di commercio USA

17:30 - **Attività istituzionali - Presidente della Repubblica** - Sapienza Università di Roma - Il Presidente Mattarella sarà alla Cerimonia in occasione dell'XI edizione della Giornata del Laureato

Aziende:

[Beewize](#) - CDA: Informazioni finanziarie periodiche aggiuntive

[Caleffi](#) - CDA: Informazioni finanziarie periodiche aggiuntive

[El.En](#) - Appuntamento: Presentazione analisti

[E-Novia](#) - CDA: Bilancio

[ERG](#) - Appuntamento: Conference call e webcast con analisti

[Ferretti](#) - Appuntamento: Presentazione analisti

[Ferretti](#) - CDA: Approvazione del resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2024

[Industrie Chimiche Forestali](#) - CDA: Informazioni finanziarie periodiche aggiuntive

[Snam](#) - Appuntamento: Presentazione analisti

[Svas Biosana](#) - Assemblea: Bilancio

[Telecom Italia](#) - Appuntamento: Presentazione analisti

[Wal-Mart](#) - Risultati di periodo

[WIIT](#) - Assemblea: Approvazione del progetto di bilancio di esercizio al 31.12.2023

TITOLI TRATTATI:

➤ [Beewize](#) ➤ [Caleffi](#) ➤ [E-Novia](#) ➤ [El.En](#) ➤ [ERG](#) ➤ [Ferretti](#) ➤ [Industrie Chimiche Forestali](#)

➤ [Snam](#) ➤ [Svas Biosana](#) ➤ [Telecom Italia](#) ➤ [Wiit](#)

CALCOLATORI**Casa**

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?



MENU CERCA

LA STAMPA
QUOTIDIANO

ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Anfia: in recupero ad aprile il mercato autocarri (+18,3%), veicoli trainati (+2%) e autobus (+74,7%)

TELEBORSA

Pubblicato il 16/05/2024
Ultima modifica il 16/05/2024 alle ore 15:58

cerca un titolo



Ad aprile 2024, anche grazie a due giorni lavorativi in più rispetto allo stesso mese del 2023, torna il segno positivo per il mercato degli autocarri, dei veicoli trainati e degli autobus. Lo segnala **Anfia**. Analizzando nel dettaglio il **mercato di aprile 2024**, nel mese sono stati rilasciati 2.354 libretti

di circolazione di **nuovi autocarri** (+18,3% rispetto ad aprile 2023) e 1.151 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+2%), suddivisi in **115 rimorchi** (+40,2%) e **1.036 semirimorchi** (-1%).

Nei primi quattro mesi del 2024 si contano 10.237 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 9,1% in più rispetto ai primi quattro mesi del 2023, e 4.413 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-20,1% rispetto a gennaio-aprile 2023), così ripartiti: 443 rimorchi (+11,3%) e 3.970 semirimorchi (-22,5%).

Per gli **autocarri**, nel primo quadrimestre 2024, tutte e quattro le aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +14,8% l'area Sud e Isole, +12,6% il Nord-Est, +3,4% il Nord-Ovest e +3,2% le regioni del Centro (che a marzo risultavano in calo del 4,1%).

Tutte le classi di peso mantengono una variazione positiva nel periodo primo quadrimestre 2024: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta il rialzo più consistente (+152,8%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+21,9%), dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+11,2%), dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+8%) e, infine, dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+4,4%).

Sempre a gennaio-aprile 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 13,5%, mentre i **trattori stradali** chiudono a +5,5%. Nello stesso periodo, crescono i veicoli da cantiere (+18,7%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+4,8%).

LEGGI ANCHE

30/04/2024



Acea: in calo immatricolazioni autocarri, crescono le vendite dei furgoni (+12,6% a 400mila unità)

22/04/2024

Unrae, rimorchi e semirimorchi accentuano calo a marzo

19/03/2024

British Airways investe a Heathrow per la sostenibilità ambientale

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

16/05/2024

Notizie dal Forex 16 maggio 2024

16/05/2024

Rekeep, utile netto 1° trimestre in calo a 2 milioni euro

16/05/2024



Analizzando il mercato per **alimentazione**, nei primi quattro mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 2% (era dell'1,7% a gennaio-aprile 2023), per un totale di 203 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,3% a gennaio-aprile 2023). In riferimento ai veicoli trainati, a livello di aree geografiche nel primo quadrimestre del 2024 solo l'area del Sud e Isole registra un incremento del 4%. Si mantengono invece in flessione il Nord-Ovest (-38,1%), il Nord-Est (-32%) e il Centro (-4,8%). Le marche estere totalizzano 2.457 libretti di circolazione a gennaio-aprile 2024 (-27,8%); variazione negativa, più contenuta, anche per le marche nazionali (-7,8%), con 1.956 libretti.

Il mercato degli **autobus** con ptt superiore a 3.500 kg totalizza ad aprile 2024 552 nuove unità, con un incremento del 74,7% rispetto ad aprile 2023. Nel quarto mese dell'anno, tutti i comparti presentano un andamento positivo: crescono a tripla cifra i minibus (358,3%), così come gli autobus e midibus turistici (+109,8%), mentre risultano in rialzo a doppia cifra gli scuolabus (+95,2%) e gli autobus adibiti al TPL (+37%). Nel primo quadrimestre 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 2.127 (+29% rispetto a gennaio-aprile 2023). Tre segmenti su quattro registrano una variazione positiva anche nel cumulato: +179,1% i minibus, +81,8% gli autobus e midibus turistici e +9,4% gli autobus adibiti al TPL, mentre gli scuolabus registrano una flessione dell'1,8%.

Secondo l'**alimentazione**, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 19,9% a gennaio-aprile 2024 (contro l'11,8% del primo quadrimestre 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 20,8% (13,8% a gennaio-aprile 2023). A **livello territoriale**, infine, nel primo quadrimestre 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a tripla cifra nel Centro (+117,9%), e a doppia cifra nel Sud e isole (+66%), mentre calano nel Nord-Est (-29,1%) e nel Nord-Ovest (4,3%).

Servizio a cura di **teleborsa**

Più della metà delle aziende italiane vende su negozi digitali: come gestire il business sui marketplace

16/05/2024

New York: Chubb sale verso 268,4 USD

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDI News Network S.p.A.

Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -

P.I. 01578251009 Società soggetta

all'attività di direzione e coordinamento

di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

Scrivi alla redazione

Contatti

CMP

Pubblicità

Cookie Policy

Sede

Dati Societari

Privacy

Anfia: in recupero ad aprile il mercato autocarri (+18,3%), veicoli trainati (+2%) e autobus (+74,7%)

Ad aprile 2024, anche grazie a due giorni lavorativi in più rispetto allo stesso mese del 2023, torna il segno positivo per il mercato degli autocarri, dei veicoli trainati e degli autobus. Lo segnala Anfia. Analizzando nel dettaglio il mercato di aprile 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.354 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+18,3% rispetto ad aprile 2023) e 1.151 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+2%), suddivisi in rimorchi (+40,2%) e 1.036 semirimorchi (-1%). Nei primi quattro mesi del 2024 si contano 10.237 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 9,1% in più rispetto ai primi quattro mesi del 2023, e 4.413 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-20,1% rispetto a gennaio-aprile 2023), così ripartiti: 443 rimorchi (+11,3%) e 3.970 semirimorchi (-22,5%). Per gli autocarri, nel primo quadrimestre 2024, tutte e quattro le aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +14,8% l'area Sud e Isole, +12,6% il Nord-Est, +3,4% il Nord-Ovest e +3,2% le regioni del Centro (che a marzo risultavano in calo del 4,1%). Tutte le classi di peso mantengono una variazione positiva nel periodo primo quadrimestre 2024: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta il rialzo più consistente (+152,8%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+21,9%), dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+11,2%), dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+8%) e, infine, dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+4,4%). Sempre a gennaio-aprile 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 13,5%, mentre i trattori stradali chiudono a +5,5%. Nello stesso periodo, crescono i veicoli da cantiere (+18,7%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+4,8%). Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi quattro mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 2% (era dell'1,7% a gennaio-aprile 2023), per un totale di 203 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,3% a gennaio-aprile 2023). In riferimento ai veicoli trainati, a livello di aree geografiche nel primo quadrimestre del 2024 solo l'area del Sud e Isole registra un incremento del 4%. Si mantengono invece in flessione il Nord-Ovest (-38,1%), il Nord-Est (-32%) e il Centro (-4,8%). Le marche estere totalizzano 2.457 libretti di circolazione a gennaio-aprile 2024 (-27,8%); variazione negativa, più contenuta, anche per le marche nazionali (-7,8%), con 1.956 libretti. Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza ad aprile 2024 552 nuove unità, con un incremento del 74,7% rispetto ad aprile 2023. Nel quarto mese dell'anno, tutti i comparti presentano un andamento positivo: crescono a tripla cifra i minibus (358,3%), così come gli autobus e midibus turistici (+109,8%), mentre risultano in rialzo a doppia cifra gli scuolabus (+95,2%) e gli autobus adibiti al TPL (+37%). Nel primo quadrimestre 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 2.127 (+29% rispetto a gennaio-aprile 2023). Tre segmenti su quattro registrano una variazione positiva anche nel cumulato: +179,1% i minibus, +81,8% gli autobus e midibus turistici e +9,4% gli autobus adibiti al TPL, mentre gli scuolabus registrano una flessione dell'1,8%. Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 19,9% a gennaio-aprile 2024 (contro l'11,8% del primo quadrimestre 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 20,8% (13,8% a gennaio-aprile 2023). A livello territoriale, infine, nel primo quadrimestre 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a tripla cifra nel Centro (+117,9%), e a doppia cifra nel Sud e isole (+66%), mentre calano nel Nord-Est (-29,1%) e nel Nord-Ovest (4,3%).



Eventi e scadenze del 16 maggio 2024

I principali eventi economici societari e istituzionali in corso: risultati di periodo, annunci, conferenze, regolamenti

Martedì 07/05/2024 Appuntamenti ASviS - Festival dello Sviluppo sostenibile 2024 - Ottava edizione del festival organizzato da Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS), con lo scopo di sensibilizzare e mobilitare cittadini, imprese, associazioni e istituzioni sui 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite (fino a giovedì 23/05/2024)

Martedì 14/05/2024 Appuntamenti Automotive Dealer Day 2024 - House of Mobility - Veronafiere - 22ª edizione dell'Automotive Dealer Day, il salone della distribuzione automobilistica. Parteciperà il Ministro Giorgetti (in videocollegamento) e ci saranno presidenti, CEO e vice presidenti delle associazioni italiana dell'industria automobilistica ANFIA, Federauto, Motus-E, ANIASA e UNRAE (fino a giovedì 16/05/2024)

Mercoledì 15/05/2024 Appuntamenti 2024 IIF European Summit - Parigi - Il vertice, dell'IIF (Institute of International Finance) riunirà i maggiori policymakers e le principali istituzioni finanziarie globali. Focus su "Sfruttare la finanza sostenibile per la crescita, l'innovazione e la transizione verso l'emissione netta zero" (fino a giovedì 16/05/2024)

Giovedì 16/05/2024 Appuntamenti Festival del Lavoro 2024 - Firenze - 15ª edizione della manifestazione, dal titolo "Etica e sicurezza sul lavoro nell'era dell'intelligenza artificiale" organizzata dai Consulenti del Lavoro. Intervento del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni. Tra i partecipanti i Ministri Bernini, Calderone, Fitto, Locatelli, Roccella, Sangiuliano, Tajani e Zangrillo (fino a sabato 18/05/2024)

Intesa Sanpaolo e Fincantieri: Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors - Centro Congressi Fondazione Cariplo, Milano - La Conferenza "Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors: the EU Renewable and Low-Carbon Fuels Alliance Conference in Italy" è promossa da Intesa Sanpaolo e Fincantieri. Interverranno, tra gli altri, i CEO di Fincantieri, Gruppo Save, RINA e il ministro Urso

BCE - Revisione stabilità finanziaria - Pubblicazione della Revisione della stabilità finanziaria della BCE - maggio 2024

Presentazione della Giornata della Ristorazione 2024 - Montecitorio - Presentazione della seconda edizione della prossima "Giornata della Ristorazione - Per la cultura della ospitalità italiana". Parteciperanno, tra gli altri, i ministri Tajani, Lollobrigida e Urso, il Presidente della Camera, Fontana e il Presidente di FIPE-Confcommercio, Stoppani

A2A - Presentazione dell'impianto fotovoltaico di Fiera Milano - Fiera Milano - Presentazione dell'impianto fotovoltaico di Fiera Milano, uno dei più grandi installati su tetto d'Europa. Interverranno, tra gli altri, Renato Mazzoncini, AD di A2A e Francesco Conci, AD e DG di Fiera Milano

Attività di Governo - Ministro Giorgetti - Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti incontra Suzanne Clark, presidente della Camera di commercio USA

Attività istituzionali - Presidente della Repubblica - Sapienza Università di Roma - Il Presidente Mattarella sarà alla Cerimonia in occasione dell'XI edizione della Giornata del Laureato

Aziende Beewize - CDA: Informazioni finanziarie periodiche aggiuntive

Caleffi - CDA: Informazioni finanziarie periodiche aggiuntive

El.En - Appuntamento: Presentazione analisti E-Novia - CDA: Bilancio

ERG - Appuntamento: Conference call e webcast con analisti Ferretti - Appuntamento: Presentazione analisti Ferretti - CDA: Approvazione del resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2024

Industrie Chimiche Forestali - CDA: Informazioni finanziarie periodiche aggiuntive

Snam - Appuntamento: Presentazione analisti Svas Biosana - Assemblea: Bilancio

Telecom Italia - Appuntamento: Presentazione analisti

Wal-Mart - Risultati di periodo

WIIT - Assemblea: Approvazione del progetto di bilancio di esercizio al 31.12.2023



adv

Auto green, l'Asia spiazza la Ue. Biden: pronti super dazi alla Cina. A rischio 45mila posti in Italia

L'IMPATTO SULLE VENDITE

Le case automobilistiche cercano la scossa, con alcune che per accaparrarsi più clienti ragionano di aggiungere ai bonus statali le loro attuali promozioni su elettrico ed endotermico. O di proporre offerte migliori, anche per oltre 2.500 euro di sconto, superando i 16mila totali. Lo stanno valutando Volkswagen e Ford. Stellantis, poi, ha una ragione in più: provare a dare un segnale al ministro delle Imprese, Adolfo Urso, sull'aumento della produzione italiana.

Il governo, infatti, sta alla finestra e spera in un lieve aumento dei veicoli made in Italy, dagli attuali 750mila verso l'obiettivo del milione che l'azienda guidata da Carlos Tavares si è impegnata ufficiosamente a raggiungere entro il 2028. Negli ultimi anni, però, solo il 20% degli incentivi auto è andato a veicoli prodotti in Italia. E stavolta, secondo lo stesso Mimit, si salirà appena al 30%. A beneficiarne saranno soprattutto i futuri proprietari di Panda (prodotta a Pomigliano d'Arco), Cinquecento elettrica (Mirafiori) e Jeep Renegade (Melfi). D'altronde le norme Ue impediscono di concentrare gli incentivi sulle auto italiane e così il 70% dei bonus potrebbe servire per comprare veicoli assemblati all'estero, anche dalla stessa Stellantis. L'industria dell'auto, da Anfia ai concessionari, prevede intanto che i bonus porteranno tra gli 80mila e i 100mila acquisti di veicoli nuovi, di cui fino a 25mila full elettric, con decine di migliaia di rottamazioni. Questo a fronte di un mercato italiano di oltre 1 milione e mezzo di auto vendute nel 2023, mentre in strada ci sono ancora 11 milioni di veicoli ultra-inquinanti (tra Euro 0 ed Euro 3). «Numeri utili - secondo Fabio Orecchini, direttore dell'Osservatorio Auto e mobilità della Luiss - per far ripartire il mercato dopo il blocco psicologico dei clienti sugli acquisti vista l'attesa per gli incentivi, ma del tutto insufficienti per risolvere i problemi del settore».

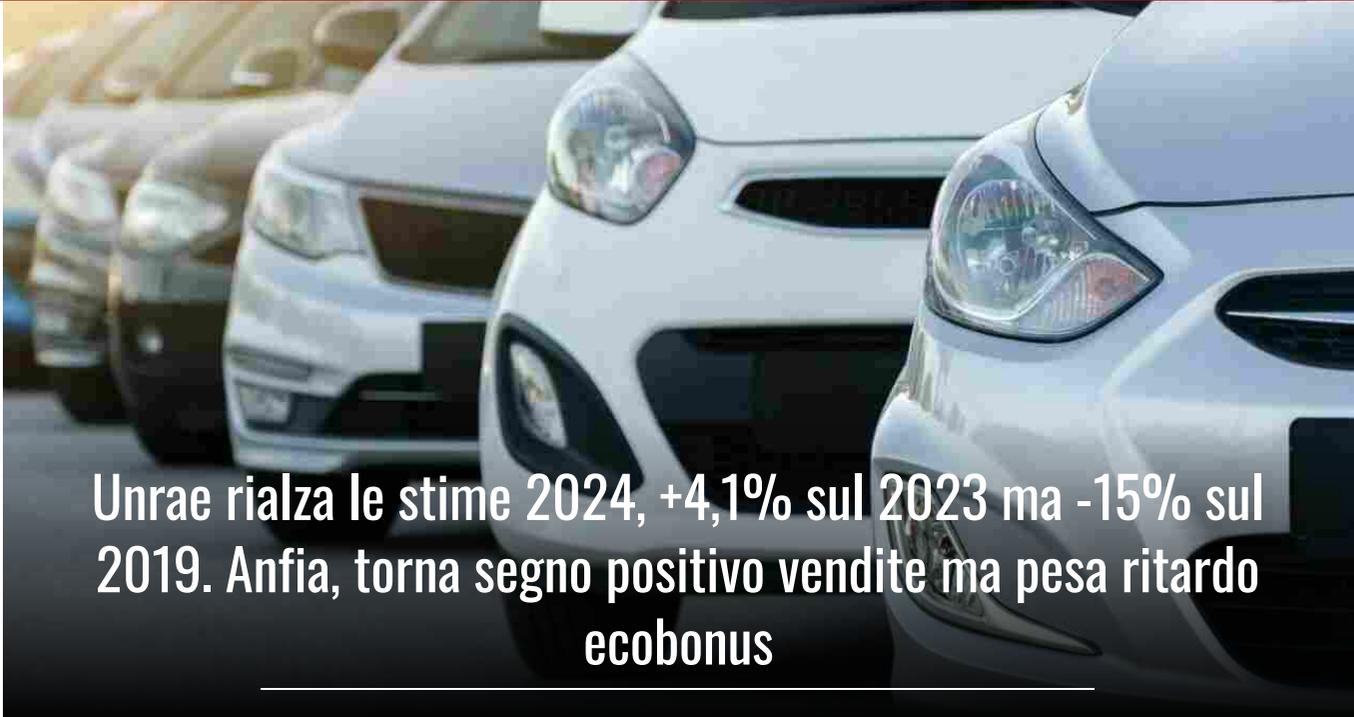
LE DIFFICOLTÀ DA SUPERARE



Se la produzione italiana non inizierà a salire, è la linea di Urso, si renderà inevitabile lo spostamento dei fondi automotive nel 2025 dalla domanda all'offerta. Quindi niente più incentivi e solo investimenti sui contratti di sviluppo, per provare a far arrivare altri produttori oltre Stellantis e i partner Leapmotor e Dongfeng: probabilmente i cinesi di Chery o Byd. Fondi da cui però il governo, per ragioni di cassa, nell'ultimo decreto Coesione ha sottratto circa 400 milioni, di cui 150 milioni non spesi nel 2023 proprio per gli incentivi sull'elettrico. Potevano essere usati anche per incentivare le colonnine, per cui ora sono previsti contributi fino a 8mila euro per i condomini, ma con appena 80 milioni di risorse complessive. Le colonnine sono fondamentali per rendere davvero attraente l'acquisto dell'auto green. Se ad esempio una vettura elettrica del segmento B con i nuovi incentivi costerà solo 4-5mila euro, senza possibilità di ricarica sarà praticamente inutilizzabile, almeno nei tratti di strada medio-lunghi. Al momento in Italia ci sono oltre 47mila punti di ricarica a uso pubblico per auto e moto green. Meno di una ogni mille abitanti, contro le 1,06 di media europea. Il Paese è distante anni luce da Olanda (122.000), Germania (87.674) e Francia (83.317) e delle oltre 21mila nuove stazioni previste entro il 2026 con il Pnrr finora ne sono state realizzate poche migliaia, con i bandi andati deserti per quelle nelle superstrade.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE



Unrae rialza le stime 2024, +4,1% sul 2023 ma -15% sul 2019. Anfia, torna segno positivo vendite ma pesa ritardo ecobonus

condividi l'articolo



«Un quadro macroeconomico rafforzato e un primo trimestre migliore delle attese per le immatricolazioni di autovetture, portano a rivedere al rialzo di 30.000 unità la stima per il mercato nel 2024, con un volume totale previsto a fine anno di 1.630.000 auto, in crescita di circa 63.500 unità sul 2023 (+4,1%). Il confronto con il periodo pre-pandemia registra però ancora una distanza del 15,0% sul 2019». Così il presidente dell'Unrae, Michele Crisci, commenta i dati di aprile. «Sul fronte delle auto con la spina - prosegue Crisci - si procede invece in retromarcia. La prolungata attesa degli incentivi, che non saranno Legge prima di metà maggio, riduce gli effetti sul mercato agli ultimi 4 mesi e protrae anche in aprile la paralisi

ECONOMIA



L'ESPANSIONE
Autotorino sbarca all'estero con l'acquisto della filiale Mercedes-Benz Varsavia

di mercato per Bev e Phev: nel mese le prime si fermano al 2,3% di quota e le seconde al 3,3%".



LA PARTNERSHIP
Honda e Ibm assieme per sviluppare software con le applicazioni AI per le auto del futuro



Per lo sviluppo della mobilità a zero e bassissime emissioni, dunque, l'Unrae insiste sull'estrema urgenza di pubblicare in Gazzetta Ufficiale il Dpcm annunciato da ben tre mesi, e di rendere immediatamente operativa la piattaforma di Invitalia. Ma ribadisce anche, ancora una volta, la necessità di correggere il nuovo schema incentivi, seppur già migliorativo: «Riteniamo doveroso che il tetto di prezzo alle auto 0-20 g/Km venga eliminato o quantomeno equiparato a quello della fascia 21-60 g/Km», rimarca Crisci, aggiungendo «occorre poi che il Governo accompagni questa transizione in modo strutturale, dando a consumatori e operatori una chiara visibilità sul programma incentivi per i prossimi 2-3 anni».

Torna il segno positivo ad aprile per il mercato auto italiano ma «l'ecobonus in grave ritardo non aiuta». Lo afferma l'Anfia commentando i dati diffusi dal Mit. «Due giorni lavorativi in più rispetto ad aprile 2023 hanno contribuito al rialzo nel mese, ma rimane da colmare un forte divario con le vendite pre-pandemia», si sottolinea in una nota. «I tassi di interesse ancora elevati e l'incertezza economica delle famiglie in generale non aiutano a raggiungere un livello di immatricolazioni che consenta di trarre gli obiettivi ambientali europei», secondo l'associazione. Inoltre, «il grave ritardo nell'implementazione della norma sui nuovi incentivi si aggiunge ai fattori che disegnano un quadro non positivo per il settore», osserva l'Anfia. «L'offerta di modelli a bassa e nulla emissione locale aumenta la possibilità di scelta degli acquirenti, ma questo sembra non essere sufficiente per riportare il mercato a livelli necessari per un efficace rinnovo del parco circolante italiano, tra i più vecchi ed inquinanti d'Europa».

condividi l'articolo



Giovedì 16 Maggio 2024 - Ultimo aggiornamento: 09:30 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Unrae rialza le stime 2024, +4,1% sul 2023



Autotorino sbarca all'estero con



Honda e Ibm assieme per sviluppare

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

ANFIA: IN RECUPERO AD APRILE IL MERCATO AUTOCARRI (+18,3%), VEICOLI TRAINATI (+2%) E AUTOBUS (+74,7%)




(Teleborsa) - Ad aprile 2024, anche grazie a due giorni lavorativi in più rispetto allo stesso mese del 2023, torna il segno positivo per il mercato degli autocarri, dei veicoli trainati e degli autobus. Lo segnala **Anfia**. Analizzando nel dettaglio il **mercato di aprile 2024**, nel mese sono stati rilasciati 2.354 libretti di circolazione di

nuovi autocarri (+18,3% rispetto ad aprile 2023) e 1.151 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+2%), suddivisi in **115 rimorchi** (+40,2%) e **1.036 semirimorchi** (-1%).

Nei primi quattro mesi del 2024 si contano 10.237 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 9,1% in più rispetto ai primi quattro mesi del 2023, e 4.413 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-20,1% rispetto a gennaio-aprile 2023), così ripartiti: 443 rimorchi (+11,3%) e 3.970 semirimorchi (-22,5%).

Per gli **autocarri**, nel primo quadrimestre 2024, tutte e quattro le aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +14,8% l'area Sud e Isole, +12,6% il Nord-Est, +3,4% il Nord-Ovest e +3,2% le regioni del Centro (che a marzo risultavano in calo del 4,1%).

Tutte le classi di peso mantengono una variazione positiva nel periodo primo quadrimestre 2024: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta il rialzo più consistente (+152,8%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+21,9%), dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+11,2%), dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+8%) e, infine, dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+4,4%).

Sempre a gennaio-aprile 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 13,5%, mentre i **trattori stradali** chiudono a +5,5%. Nello stesso periodo, crescono i veicoli da cantiere (+18,7%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+4,8%).

Analizzando il mercato per **alimentazione**, nei primi quattro mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 2% (era dell'1,7% a gennaio-aprile 2023), per un totale di 203 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,3% a gennaio-aprile 2023). In riferimento ai veicoli trainati, a livello di aree geografiche nel primo quadrimestre del 2024 solo l'area del Sud e Isole registra un incremento del 4%. Si mantengono invece in flessione il Nord-Ovest (-38,1%), il Nord-Est (-32%) e il Centro (-4,8%). Le marche estere totalizzano 2.457 libretti di circolazione a gennaio-aprile 2024 (-27,8%); variazione negativa, più contenuta, anche per le marche nazionali (-7,8%), con 1.956 libretti.

Il mercato degli **autobus** con ptt superiore a 3.500 kg totalizza ad aprile 2024 552 nuove

unità, con un incremento del 74,7% rispetto ad aprile 2023. Nel quarto mese dell'anno, tutti i comparti presentano un andamento positivo: crescono a tripla cifra i minibus (358,3%), così come gli autobus e midibus turistici (+109,8%), mentre risultano in rialzo a doppia cifra gli scuolabus (+95,2%) e gli autobus adibiti al TPL (+37%). Nel primo quadrimestre 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 2.127 (+29% rispetto a gennaio-aprile 2023). Tre segmenti su quattro registrano una variazione positiva anche nel cumulato: +179,1% i minibus, +81,8% gli autobus e midibus turistici e +9,4% gli autobus adibiti al TPL, mentre gli scuolabus registrano una flessione dell'1,8%.

Secondo l'**alimentazione**, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 19,9% a gennaio-aprile 2024 (contro l'11,8% del primo quadrimestre 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 20,8% (13,8% a gennaio-aprile 2023). A **livello territoriale**, infine, nel primo quadrimestre 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a tripla cifra nel Centro (+117,9%), e a doppia cifra nel Sud e isole (+66%), mentre calano nel Nord-Est (-29,1%) e nel Nord-Ovest (4,3%).

(TELEBORSA) 16-05-2024 15:58

Siti Euronext

Euronext

Live Markets

Altri link

Comitato Corporate Governance

 EN



Sei in: [Home page](#) > [Notizie](#) > [Teleborsa](#) > finanza

EVENTI E SCADENZE DEL 16 MAGGIO 2024



(Teleborsa) -

Martedì 07/05/2024

Appuntamenti:

ASviS - Festival dello Sviluppo sostenibile 2024 - Ottava edizione del festival organizzato da Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS), con lo scopo di sensibilizzare e mobilitare cittadini, imprese, associazioni e istituzioni sui 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite (*fino a giovedì 23/05/2024*)

Martedì 14/05/2024

Appuntamenti:

Automotive Dealer Day 2024 - House of Mobility - Veronafiere - 22ª edizione dell'Automotive Dealer Day, il salone della distribuzione automobilistica. Parteciperà il Ministro Giorgetti (in videocollegamento) e ci saranno presidenti, CEO e vice presidenti delle associazioni italiana dell'industria automobilistica ANFIA, Federauto, Motus-E, ANIASA e UNRAE (*fino a giovedì 16/05/2024*)

Mercoledì 15/05/2024

Appuntamenti:

2024 IIF European Summit - Parigi - Il vertice, dell'IIF (Institute of International Finance) riunirà i maggiori policymakers e le principali istituzioni finanziarie globali. Focus su "Sfruttare la finanza sostenibile per la crescita, l'innovazione e la transizione verso l'emissione netta zero" (*fino a giovedì 16/05/2024*)

Giovedì 16/05/2024

Appuntamenti:

Festival del Lavoro 2024 - Firenze - 15ª edizione della manifestazione, dal titolo "Etica e sicurezza sul lavoro nell'era dell'intelligenza artificiale" organizzata dai Consulenti del Lavoro. Intervento del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni. Tra i partecipanti i Ministri Bernini, Calderone, Fitto, Locatelli, Roccella, Sangiuliano, Tajani e Zangrillo (*fino a sabato 18/05/2024*)

09:30 - **Intesa Sanpaolo e Fincantieri: Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors** - Centro Congressi Fondazione Cariplo, Milano - La Conferenza "Accelerating the Transition in the Maritime and Aviation Sectors: the EU Renewable and Low-Carbon Fuels Alliance Conference in Italy" è promossa da Intesa Sanpaolo e Fincantieri. Interverranno, tra gli altri, i CEO di Fincantieri, Gruppo Save, RINA e il ministro Urso

10:00 - **BCE - Revisione stabilità finanziaria** - Pubblicazione della Revisione della stabilità finanziaria della BCE - maggio 2024

10:00 - **Presentazione della Giornata della Ristorazione 2024** - Montecitorio -

Presentazione della seconda edizione della prossima "Giornata della Ristorazione - Per la cultura della ospitalità italiana". Parteciperanno, tra gli altri, i ministri Tajani, Lollobrigida e Urso, il Presidente della Camera, Fontana e il Presidente di FIPE-Confcommercio, Stoppani

11:00 - **A2A - Presentazione dell'impianto fotovoltaico di Fiera Milano** - Fiera Milano - Presentazione dell'impianto fotovoltaico di Fiera Milano, uno dei più grandi installati su tetto d'Europa. Interverranno, tra gli altri, Renato Mazzoncini, AD di A2A e Francesco Conci, AD e DG di Fiera Milano

12:00 - **Attività di Governo - Ministro Giorgetti** - Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti incontra Suzanne Clark, presidente della Camera di commercio USA

17:30 - **Attività istituzionali - Presidente della Repubblica** - Sapienza Università di Roma - Il Presidente Mattarella sarà alla Cerimonia in occasione dell'XI edizione della Giornata del Laureato

Aziende:

Beewize - CDA: Informazioni finanziarie periodiche aggiuntive

Caleffi - CDA: Informazioni finanziarie periodiche aggiuntive

El.En - Appuntamento: Presentazione analisti

E-Novia - CDA: Bilancio

ERG - Appuntamento: Conference call e webcast con analisti

Ferretti - Appuntamento: Presentazione analisti

Ferretti - CDA: Approvazione del resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2024

Industrie Chimiche Forestali - CDA: Informazioni finanziarie periodiche aggiuntive

Snam - Appuntamento: Presentazione analisti

Svas Biosana - Assemblea: Bilancio

Telecom Italia - Appuntamento: Presentazione analisti

Wal-Mart - Risultati di periodo

WIIT - Assemblea: Approvazione del progetto di bilancio di esercizio al 31.12.2023

(TELEBORSA) 16-05-2024 08:10

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Snam						4,509
Beewize						
Caleffi						
Wiiit						
E-Novia						
Erg						27,20
El.En.						11,30
Industrie Chimiche Forestali						
Telecom Italia						0,2451
Svas Biosana						8,60
Ferretti						3,05



ANFIA: in recupero ad aprile mercato autocarri, trainati e bus. Necessarie misure supporto a domanda

(FERPRESS) – Torino, 16 MAG – Ad aprile 2024, anche grazie a due giorni lavorativi in più rispetto allo stesso mese del 2023, torna il segno positivo per il mercato degli autocarri, dei veicoli trainati e degli autobus.

Analizzando nel dettaglio il mercato di aprile 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.354 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+18,3% rispetto ad aprile 2023) e 1.151 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+2%), suddivisi in 115 rimorchi (+40,2%) e 1.036 semirimorchi (-1%).

Nei primi quattro mesi del 2024 si contano 10.237 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 9,1% in più rispetto ai primi quattro mesi del 2023, e 4.413 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-20,1% rispetto a gennaio-aprile 2023), così ripartiti: 443 rimorchi (+11,3%) e 3.970 semirimorchi (-22,5%).

L'ARTICOLO È LEGGIBILE SOLO DAGLI ABBONATI.

Sei abbonato? Accedi >>

L'abbonamento per un anno a **Ferpress** costa solo **€ 300,00 + iva**.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it

CONDIVIDERE:





LOGIN

Nome utente

Password

Ricordami

LOG IN

Password persa

ARCHIVIO QUOTIDIANO DAYLETTER



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

DAILYLETTER

GLI EVENTI IN EVIDENZA

[23 Maggio 2024 - 24 Maggio 2024]

Club Italia: visita tecnica e convegno a Urbino e Pesaro

Venezia [30 Maggio 2024]

Keeper's Summit 2024 con UIP ed Assoferr

[13 Giugno 2024]

TTS Italia e Consorzio UnicoCampania: 1° Workshop territoriale su impatto dell'innovazione tecnologica nella mobilità pubblica e privata campana

ALTRI EVENTI

[17 Maggio 2024]

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



CIFI: funzione strategica della ferrovia a Genova nel collegamento tra porto passeggeri, città, aeroporto

[23 Maggio 2024 - 24 Maggio 2024]

Club Italia: visita tecnica e convegno a Urbino e Pesaro

Ravenna **[23 Maggio 2024 - 24 Maggio 2024]**

I edizione dell'Adria Shipping Summit

Roma **[02 Luglio 2024]**

Annual Meeting Assarmatori

tutti gli eventi

CERCA ...

GOOGLE TRANSLATE

RICHIEDI FERPRESS DAILYLETTER E MOBILITYMAGAZINE

Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine

EMAIL

ISCRIVITI

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



BREAKING NEWS

POLITICA

CONSIGLI INFORMATICI

IMPRESSUM



CONTACT US



NEWS

False promesse e crisi dei fornitori: l'effetto domino delle scelte di Tavares

Cronaca May 16, 2024

Tavares, il milione di auto è solo un miraggio: soffrono anche le terze parti francesi

Un milione di veicoli italiani prodotti entro il 2030: questo era l'ambizioso impegno annunciato a gennaio da Carlos Tavares durante la presentazione dei conti del 2023. Oggi la realtà è ben diversa: **Stellantis sta voltando le spalle all'Italia più rapidamente di quanto si possa pensare**, e a distanza di pochi mesi le parole del suo Ceo si sono rivelate pura aria fritta.

Nel 2023, la produzione automobilistica italiana targata Stellantis si è arenata a **poco più di mezzo milione di veicoli**, ben al di sotto dell'ottimistica proiezione di Tavares. E il 2024

Sport



SPORT

Nasti illude, Pereiro risponde. Casasola sbaglia il rigore

May 16, 2024 Cronaca

Top e flop della partita Bari-Ternana, valevole per l'andata dei playoff di Serie B 2023/2024: risultato favorevole ai rossoverdi, tra



Serie A, gli arbitri della 37esima giornata, le designazioni di tutte le partite: Ayroldi per Bologna-Juventus

May 16, 2024



il direttore di Tuttosport Vaciago smentisce Max, la Figc indaga

May 16, 2024



non promette miglioramenti, con i dati preliminari dell'Anfia che segnalano un **crollo del 31,3% della produzione domestica delle autovetture** nel mese di marzo e del 21,1% nel trimestre.

Senza il supporto di Stellantis **la produzione su vasta scala diventa un obiettivo sempre più irraggiungibile**, relegando l'industria automobilistica italiana al settore di nicchia, accanto a marchi come Ferrari e Lamborghini. E se si sperava di aumentare la produzione grazie alla collaborazione con Leapmotor in Cina, Tavares ha ben pensato di gelare anche questa possibilità: **solo commercializzazione e nessuna produzione in Italia**. A Mirafiori resta solo la Fiat 500 elettrica e la gemella Abarth 500 elettrica.

Tuttavia, le decisioni e le false promesse di Tavares non stanno mietendo vittime solo in Italia; **anche all'estero si iniziano a notare i primi danni, con la chiusura di alcune aziende di componentistica**. Un esempio eclatante si registra in **Francia**, dove la MA France a Seine-Saint-Denis è stata appena dichiarata in liquidazione dal tribunale di Bobigny.

Secondo le cronache locali, **l'azienda è stata travolta da una crisi innescata dal calo delle commesse da parte di Stellantis**, con il 90% dei suoi volumi destinato al colosso franco-italiano. Tale crisi ha portato alla perdita di 280 posti di lavoro a tempo indeterminato e tra i 120 e i 150 a tempo determinato, con i lavoratori già in agitazione da giorni. La chiusura della MA France segue la cessazione delle attività della Marelli ad Argentan e di altre aziende in diverse località.

[Source link](#)



Inter, Dumfries patteggia per lo striscione contro Theo Hernandez: pagherà una multa

May 16, 2024

Cambi

Convertitore di valute

	CHF - Franco Svizzero	Fr	1.00
	USD - US Dollar	\$	1.11
	EUR - Euro	€	1.02
	GBP - Lira sterlina	£	0.87
	JPY - Yen	¥	171.47
	CNY - Yuan	¥	7.99
	ZAR - Rand	R	20.10
	ARS - Peso argentino	\$	984.72
	UYU - Peso uruguayano	\$	42.83
	BRL - Real brasiliano	R\$	5.68

il Maggio 16, 2024



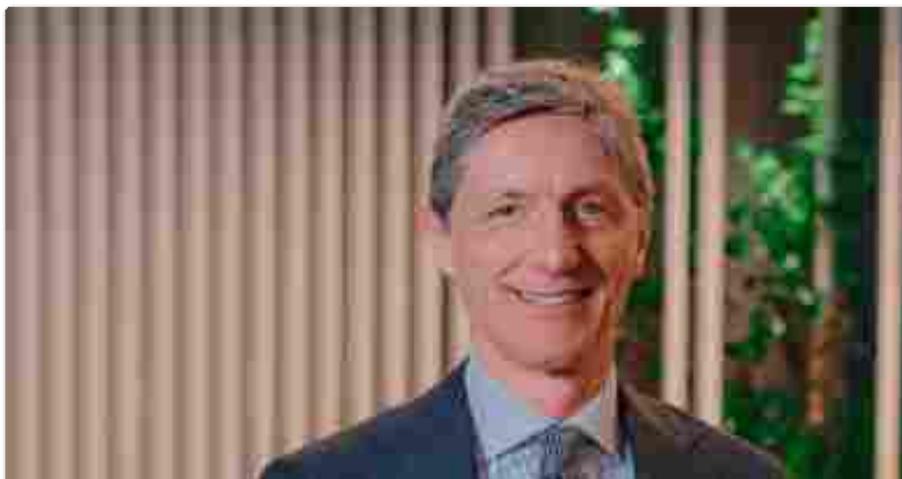
FreeCurrencyRates.com

Cryptocurrencies

USD	EUR	CNY	GBP
	BTC	\$ 65,333.2 (-0.86%) ▼	
	ETH	\$ 2,936.13 (-2.62%) ▼	
	XMR	\$ 132.99 (-0.86%) ▼	
	LTC	\$ 82.08 (0.06%) ▲	
	DASH	\$ 29.22 (0.65%) ▲	

← **Superbonus, il governo ottiene la fiducia "Il diritto alla dignità vale per tutti". La lezi** →
al Senato. Il decreto passa alla Camera **one di Mattarella su Gaza**

👍 You May Also Like



Snam, nel trimestre vola l'utile a 335 milioni in crescita dell'11,3%

May 16, 2024

#INDUSTRIA

Dealer Day 2024: le Associazioni "più incentivi all'Automotive"



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'Automotive incontra il Governo al Dealer Day 2024 e mette sul tavolo una serie di priorità per il settore in Italia



16 Maggio 2024 - 09:34

Le Associazioni principali che rappresentano il settore Automotive italiano – **ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE** – hanno incontrato il **Ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti**, durante una tavola rotonda in occasione dell'**Automotive Dealer Day 2024**, la fiera dedicata ai protagonisti della distribuzione automotive organizzata da **Quintegia**. L'incontro è stata occasione per presentare una proposta mirata a stabilizzare il **Fondo Automotive** e a rivedere la **fiscalità sulle auto aziendali**, richiesta ricorrente ad ogni rinnovo degli ecoincentivi per l'acquisto auto nuove.

PIU' CHIAREZZA E STRATEGIA SUGLI INCENTIVI PER IL SETTORE AUTOMOTIVE

In un contesto di incertezza generata da politiche incentivanti mutevoli, le associazioni testimoniano che **il mercato automobilistico italiano** si trova oggi **in una posizione di svantaggio** rispetto ad altri Paesi europei. Questa disparità, evidenziata dalle associazioni, è il risultato di una **normativa sull'Ecobonus modificata ben quattro volte** negli ultimi anni, senza una chiara direzione strategica. Tale incertezza ha contribuito a un **mix di alimentazioni auto diversa da altri europei**, mettendo a repentaglio la competitività dell'industria automobilistica italiana.

FLOTTE E AUTO AZIENDALI PROTAGONISTE DELLA TRANSIZIONE AUTOMOTIVE

Per affrontare questa sfida, le Associazioni propongono una **revisione della fiscalità sulle auto**



Ultime notizie



Accesso ai dati: sentenza a favore dell'IAM anche in Germania



Dealer Day 2024: le Associazioni "più incentivi all'Automotive"



aziendali, attualmente **ferma agli standard degli anni '90**. Questa revisione mira a promuovere l'adozione delle nuove tecnologie nel parco auto aziendale, incoraggiando la transizione verso veicoli a zero e basse emissioni. L'obiettivo è duplice: da un lato, sostenere le imprese nel processo di rinnovo del parco auto, dall'altro, incentivare la diffusione di tecnologie più sostenibili sul mercato italiano.

La proposta include un aggiornamento delle percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, leasing e noleggio, legate alle emissioni di CO2, e un **aumento del costo massimo fiscalmente riconosciuto** per l'acquisizione di veicoli. Queste misure, se attuate, offrirebbero – secondo le associazioni – un impulso significativo alla diffusione della mobilità sostenibile, premiando le imprese e i lavoratori che scelgono queste tecnologie.



ASSOCIAZIONI AUTOMOTIVE: AFFRONTARE LE PRIORITA' CON IL GOVERNO

Le associazioni hanno ribadito anche l'importanza di preservare e utilizzare in modo mirato le risorse del Fondo Automotive fino al 2030, esclusivamente per **sostenere la transizione e lo sviluppo del settore automobilistico italiano**. Questo fondo rappresenta un elemento fondamentale per mantenere l'Italia al passo con i principali attori del settore e preservare la competitività di un settore che impiega quasi 1,3 milioni di persone.

L'invito lanciato al Governo è di avviare al più

presto **un tavolo interministeriale**, coinvolgendo i principali attori della filiera e i ministeri competenti. Questo tavolo dovrebbe lavorare con un approccio coordinato e multidisciplinare **per affrontare le sfide emergenti del settore automobilistico** italiano, garantendo così un futuro prospero per l'intera filiera.



Resta sempre aggiornato su tutte le novità automotive e aftermarket

Iscriviti gratis al nostro canale whatsapp cliccando [qui](#) o inquadrando il QR Code

#INDUSTRIA #PRODUZIONE

Redazione - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Taboola Feed



Lo sai che le banche ti pagano se apri uno di questi conti online?

Conti Online | Sponsorizzato



Molti anziani non sanno



Molti anziani non sanno



MENU

News



ANFIA: ad Aprile netta ripresa del



Cerca...



mobilità e trasporto pubblico



Home Chi Siamo Newsletter Eventi Rassegna Stampa LeM TTA Gallerie e Video

Ricerca Avanzata



Mercato autobus

ANFIA: ad Aprile netta ripresa del mercato degli autobus

In Italia 16 Maggio 2024 Massimiliano Torre



Nell'ultimo bollettino di Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, il mese di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Aprile fa registrare il segno + per il mercato degli autobus adibiti al Tpl.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza ad aprile 2024 **552** nuove unità, con un incremento del **74,7%** rispetto ad aprile 2023. Nel quarto mese dell'anno, tutti i comparti presentano un andamento positivo: crescono a tripla cifra i minibus (358,3%), così come gli autobus e midibus turistici (+109,8%), mentre risultano in rialzo a doppia cifra gli scuolabus (+95,2%) e gli autobus adibiti al TPL (+37%).

Nel primo quadrimestre 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 2.127 (+29% rispetto a gennaio-aprile 2023). Tre segmenti su quattro registrano una variazione positiva anche nel cumulato: +179,1% i minibus, +81,8% gli autobus e midibus turistici e +9,4% gli autobus adibiti al TPL, mentre gli scuolabus registrano una flessione dell'1,8%.

“L'aumento del 74,7% rispetto all'anno precedente rappresenta un chiaro segnale della ripresa e della vitalità del settore dei trasporti su strada” – afferma Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA. L'incremento a tripla cifra nei settori dei minibus, degli autobus e midibus turistici, insieme alla significativa crescita degli scuolabus e degli autobus adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, è testimonianza dell'efficacia degli sforzi dedicati al rinnovo del parco circolante, con una particolare attenzione alla transizione energetica”.

“Tuttavia – continua Rampini – mentre osserviamo con favore questa tendenza positiva, ci preme sottolineare l'importanza di una strategia più attenta sul comparto produttivo italiano. È essenziale, infatti, che le istituzioni considerino anche il sostegno alle imprese esistenti nel settore, preservando un patrimonio di competenze e capacità che rappresentano un valore fondamentale e un'opportunità per il Paese nel suo complesso. In questo contesto, incoraggiamo un dialogo costruttivo tra le autorità pubbliche, le imprese del settore e le associazioni di categoria al fine di sviluppare politiche e strategie che garantiscano una crescita sostenibile del settore, preservando al contempo il tessuto imprenditoriale esistente”.

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 19,9% a gennaio-aprile 2024 (contro l'11,8% del primo quadrimestre 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 20,8% (13,8% a gennaio-aprile 2023). A livello territoriale, infine, nel primo quadrimestre 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a tripla cifra nel Centro (+117,9%), e a doppia cifra nel Sud e isole (+66%), mentre calano nel Nord-Est (-29,1%) e nel Nord-Ovest (4,3%)

Share:





Unrae rialza le stime 2024, +4,1% sul 2023 ma -15% sul 2019. Anfia, torna segno positivo vendite ma pesa ritardo ecobonus

condividi l'articolo



«Un quadro macroeconomico rafforzato e un primo trimestre migliore delle attese per le immatricolazioni di autovetture, portano a rivedere al rialzo di 30.000 unità la stima per il mercato nel 2024, con un volume totale previsto a fine anno di 1.630.000 auto, in crescita di circa 63.500 unità sul 2023 (+4,1%). Il confronto con il periodo pre-pandemia registra però ancora una distanza del 15,0% sul 2019». Così il presidente dell'Unrae, Michele Crisci, commenta i dati di aprile. «Sul fronte delle auto con la spina - prosegue Crisci - si procede invece in retromarcia. La prolungata attesa degli incentivi, che non saranno Legge prima di metà maggio, riduce gli effetti sul mercato agli ultimi 4 mesi e protrae anche in aprile la paralisi

ECONOMIA



L'ESPANSIONE
Autotorino sbarca all'estero con l'acquisto della filiale Mercedes-Benz Varsavia

di mercato per Bev e Phev: nel mese le prime si fermano al 2,3% di quota e le seconde al 3,3%".



LA PARTNERSHIP

Honda e Ibm assieme per sviluppare software con le applicazioni AI per le auto del futuro



Per lo sviluppo della mobilità a zero e bassissime emissioni, dunque, l'Unrae insiste sull'estrema urgenza di pubblicare in Gazzetta Ufficiale il Dpcm annunciato da ben tre mesi, e di rendere immediatamente operativa la piattaforma di Invitalia. Ma ribadisce anche, ancora una volta, la necessità di correggere il nuovo schema incentivi, seppur già migliorativo: «Riteniamo doveroso che il tetto di prezzo alle auto 0-20 g/Km venga eliminato o quantomeno equiparato a quello della fascia 21-60 g/Km», rimarca Crisci, aggiungendo «occorre poi che il Governo accompagni questa transizione in modo strutturale, dando a consumatori e operatori una chiara visibilità sul programma incentivi per i prossimi 2-3 anni».

Torna il segno positivo ad aprile per il mercato auto italiano ma «l'ecobonus in grave ritardo non aiuta». Lo afferma l'Anfia commentando i dati diffusi dal Mit. «Due giorni lavorativi in più rispetto ad aprile 2023 hanno contribuito al rialzo nel mese, ma rimane da colmare un forte divario con le vendite pre-pandemia», si sottolinea in una nota. «I tassi di interesse ancora elevati e l'incertezza economica delle famiglie in generale non aiutano a raggiungere un livello di immatricolazioni che consenta di trarre gli obiettivi ambientali europei», secondo l'associazione. Inoltre, «il grave ritardo nell'implementazione della norma sui nuovi incentivi si aggiunge ai fattori che disegnano un quadro non positivo per il settore», osserva l'Anfia. «L'offerta di modelli a bassa e nulla emissione locale aumenta la possibilità di scelta degli acquirenti, ma questo sembra non essere sufficiente per riportare il mercato a livelli necessari per un efficace rinnovo del parco circolante italiano, tra i più vecchi ed inquinanti d'Europa».

condividi l'articolo



Giovedì 16 Maggio 2024 - Ultimo aggiornamento: 09:30 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Unrae rialza le stime 2024, +4,1% sul 2023



Autotrin sbarca all'estero con



Honda e Ibm assieme per sviluppare



Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista La piattaforma Aziende che contano Contatti



Web

Cerca nel sito



Autobus news Tpl Bus elettrici Turismo In prova Componenti Vita da autista

Mobility Innovation Tour

Vedi tutte le categorie ▾

Naviga per

marca ▾

Home ► **Il mercato dell'autobus italiano vola ad aprile: 552 immatricolazioni, +74%**

Il mercato dell'autobus italiano vola ad aprile: 552 immatricolazioni, +74%

Buone, anzi ottime notizie per il mercato dell'autobus italiano ad aprile, che secondo i dati Anfia è cresciuto del 74% rispetto al medesimo mese 2023 e del 29% nel primo quadrimestre rispetto al primo quadrimestre 2023. Parola, dunque, ai numeri: il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza ad aprile 2024 552 [...]

16 Maggio 2024 di Admin



In primo piano

Rampini, Eltron e Hydron: quando il midibus (sostenibile) è flessibile

🕒 6 Maggio 2024 📁 Azienda

Road to the Zero Emission: le tecnologie di nuova generazione di ZF per la transizione ecologica e l'elettrificazione di tutti i veicoli

🕒 1 Maggio 2024
📁 Azienda, Componenti

Viaggio alla (ri)scoperta di Tecnobus, la fabbrica dell'autobus

🕒 1 Maggio 2024
📁 Azienda, Bus elettrici

L'innovazione nella mobilità elettrica, secondo Siemens, a Next Mobility Exhibition 2024

🕒 29 Aprile 2024
📁 Componenti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Buone, anzi ottime notizie per il **mercato dell'autobus italiano** ad aprile, che secondo i dati **Anfia** è cresciuto del **74%** rispetto al medesimo mese 2023 e del **29%** nel primo quadrimestre rispetto al primo quadrimestre 2023.

Parola, dunque, ai numeri: il mercato degli **autobus** con ptt superiore a 3.500 kg totalizza ad aprile 2024 **552 nuove unità**, con un incremento del **74,7%** rispetto ad aprile 2023. Nel quarto mese dell'anno, **tutti i comparti presentano un andamento positivo**: crescono a tripla cifra i **minibus** (358,3%), così come gli **autobus e midibus turistici** (+109,8%), mentre risultano in rialzo a doppia cifra gli **scuolabus** (+95,2%) e gli autobus adibiti al **tpl** (+37%).

Nel primo quadrimestre 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 2.127 (+29% rispetto a gennaio-aprile 2023). Tre segmenti su quattro registrano una variazione positiva anche nel cumulato: +179,1% i minibus, +81,8% gli autobus e midibus turistici e +9,4% gli autobus adibiti al tpl, mentre gli scuolabus registrano una flessione dell'1,8%.

Autobus con ptt >3.500 kg

secondo il tipo

	Aprile 2024	Aprile 2023	var.%	Gen-APR 2024	Gen-APR 2023	var.%
autobus/midibus urbani	107	52	105,8	469	406	15,5
autobus/midibus interurbani	208	178	16,9	824	776	6,2
totale autobus adibiti al TPL	315	230	37,0	1.293	1.182	9,4
autobus/midibus turistici	86	41	109,8	309	170	81,8
totale autobus specifici	401	271	48,0	1.602	1.352	18,5
minibus	110	24	358,3	360	129	179,1
scuolabus	41	21	95,2	165	168	-1,8
totale autobus con ptt >3.500 kg	552	316	74,7	2.127	1.649	29,0

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 19,9% a gennaio-aprile 2024 (contro l'11,8% del primo quadrimestre 2023), mentre **gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 20,8%** (13,8% a gennaio-aprile 2023).

A livello territoriale, infine, nel primo quadrimestre 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a tripla cifra nel Centro (+117,9%), e a doppia cifra nel Sud e isole (+66%), mentre calano nel Nord-Est (-29,1%) e nel Nord-Ovest (4,3%).

17 maggio 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 25°C

askanews

🏠 POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS
+ALTRE SEZIONI +REGIONI



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



ESTERO VIDEONEWS

Donald Trump alla cerimonia di diploma del figlio Barron

17 MAGGIO 2024

INFO E IMPRESE

Nuovo evento di presentazione di Wave – Smart Mobility Magazine

“Destinazione net zero verso la decarbonizzazione dei trasporti”

MAG 17, 2024

info & imprese



askanews

Segui la Pagina

174.671 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Roma, 17 mag. – La transizione verso sistemi di mobilità più sostenibili è la sfida del nostro secolo. In questo contesto, la decarbonizzazione dei trasporti – su strada, aereo e marittimo – non è solo un tema ma una roadmap da seguire per contrastare il cambiamento climatico. Una transizione di cui l'intero sistema trasporti – infrastrutture, veicoli e i servizi associati – è protagonista; traghettare tutta la filiera logistica verso non solo la riduzione ma l'azzeramento delle emissioni di agenti inquinanti. Un impegno condiviso anche a livello europeo con l'obiettivo UE di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e la riduzione delle emissioni di CO2 del 55% entro il 2035. Obiettivi racchiusi all'interno del Green Deal, punto di riferimento per aziende e governi verso un futuro net zero.

Su queste premesse si è tenuto ieri l'evento di presentazione del nuovo numero di WAVE – Smart Mobility Magazine "Destinazione net zero. Verso la decarbonizzazione dei trasporti" che attraverso le tre macroaree dedicate alla mobilità via terra, mare e cielo, affronta il tema cruciale per tutti i settori della mobilità. Filo conduttore del dibattito il tema della decarbonizzazione, che attraversa in maniera trasversale tutte le verticali della mobilità: trasporto su strada, trasporto marittimo e trasporto aereo. Tre quindi le sessioni, ciascuna dedicata a una delle verticali – terra, mare, cielo – a cui hanno preso parte stakeholder istituzionali, top management di aziende e rappresentanti di associazioni di settore.

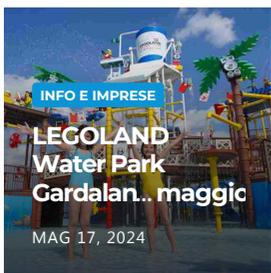
Hanno contribuito al dibattito: Marco Santucci CEO Jaguar Land Rover Italia; Fabio Pressi CEO e Presidente A2A E-Mobility; Stefano Genovese, Coordinatore del Think Tank "The Urban Mobility Council" e Head of Institutional & Public Affairs Unipol Gruppo; Enrico Pascarella, Italy Regional Manager Cooltra Motos; Andrea Zaliani, Communication & PR Manager Terravision; Armando Novelli, Esperto automotive; Guglielmo Pilutti, Public Affairs Manager Flixbus; Fabrizia Vigo, Responsabile Relazioni Istituzionali ANFIA; On. Maria Grazia Frijia, Membro 9a Commissione Trasporti, Poste e

Telecomunicazioni; Antonio Bufalari, Segretario Generale Assonautica Italiana; Diana Fabrizi, Responsabile Relazioni Istituzionali ALIS; Alberto Rossi, Segretario Generale Assarmatori; Eric Gerritsen, Director Public Affairs Costa Crociere SpA; Marco Trombetti, Vice Direttore Centrale Coordinamento Territoriale e Diritti del Passeggero ENAC; Massimiliano Cardullo, Head of Government and Local Authorities Relations Aeroporti di Roma; Davide Tassi, Head of Sustainability and Corporate Social Responsibility ENAV; Carlo Tursi, CEO Urban V; Pietro Caldaroni, Head of Communication and Institutional Relations ITA Airways; Francesco Vellucci, Dipartimento Tecnologie Energetiche e Fonti Rinnovabili ENEA.

“La decarbonizzazione e la mobilità elettrica devono necessariamente dialogare con lo sviluppo tecnologico e il settore delle infrastrutture deve tener conto dell’evoluzione dell’automotive, perché sono sempre più interconnessi. Gli operatori dell’e-mobility devono avere una strategia a lungo termine: A2A, oggi il terzo player in Italia in questo ambito, ha un piano al 2035 che prevede mezzo miliardo di investimenti e 34.000 punti di ricarica su scala nazionale. Tra i nostri obiettivi c’è anche la realizzazione di un’infrastruttura diffusa e con questo fine stiamo operando con una logica che ci differenzia nel panorama nazionale, proprio perché vogliamo garantire che la rete pubblica sia facilmente accessibile e capillare”, commenta Fabio Pressi, CEO e Presidente di A2A E-Mobility. “A gennaio abbiamo inaugurato a Milano le City Plug, le prime colonnine dal design compatto, e tra questo e il prossimo anno arriveremo a dotare la città di 4.000 punti di ricarica. Le City Plug portano su strada le wallbox domestiche per dare un’alternativa a chi oggi non riesce a ricaricare presso la propria abitazione: non sovraccaricano la rete elettrica e rispettano l’arredo urbano, si possono installare anche all’interno dei pali della luce, senza richiedere il parcheggio riservato solo alle auto elettriche. Pensiamo, e siamo i primi in Italia a farlo, che l’evoluzione della ricarica in città passi da questo modello – che auspichiamo possa essere replicato in altri contesti – integrato con l’infrastruttura ad alta potenza negli snodi di interscambio, per dare un servizio anche a chi deve spostarsi da una città all’altra. La transizione all’elettrico richiede una visione a lungo termine: affinché l’industria abbia una direzione su cui far poggiare le proprie strategie è importante parlare di pluralità tecnologica e prendere decisioni chiare.”

A seguire Marco Santucci, CEO di Jaguar Land Rover Italia: “Ci sono tanti investimenti che le case automobilistiche, piuttosto che i governi, stanno mettendo sul piatto per la transizione ecologica del settore automotive. Tutte le case automobilistiche hanno già investito nella transizione, quindi nella riduzione di quello che può essere l’impatto della produzione delle macchine e dei materiali utilizzati, portando le case auto ad avere dei piani che puntano alla decarbonizzazione entro i prossimi dieci anni. Jaguar Land Rover ha il traguardo di diventare nel 2039 un’azienda net zero, quindi che riesce totalmente, tra le emissioni che fa in fase di produzione e quelle in fase di utilizzo del prodotto stesso, a non avere un impatto sull’ambiente. Nel 2035 tutti i nostri brand avranno modelli solo elettrici; nel 2030 avremo dimezzato le emissioni di CO2 rispetto al 2019; nel 2025 avremo introdotto un brand solo elettrico, Jaguar che abbandonerà definitivamente le motorizzazioni termiche. Per fare questo siamo partiti nel 2018 con una strategia fortissima che punta alla materialità, quindi a cambiare l’utilizzo dei

materiali solo di origine sostenibile mettendo in atto il riciclo e l'economia circolare, uno degli aspetti più importanti della decarbonizzazione."



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





Ex Ilva, sulle commesse il Governo cerca l'aiuto dei grandi clienti

Siderurgia

Incontro al Mimit con le partecipate statali e i privati da Marcegaglia a Duferco

L'obiettivo è fissare i fabbisogni nazionali e allinearli al rialzo produttivo

Carmine Fotina

ROMA

Dopo i sindacati, i grandi clienti. Il Governo ha tracciato le linee del rilancio ex Ilva in un incontro che si è svolto al ministero delle Imprese e del made in Italy con una ventina di aziende tra cui le partecipate statali Fincantieri, Snam, Fs, Leonardo.

L'obiettivo è costruire un asse per delineare i fabbisogni degli utilizzatori e tarare di conseguenza l'incremento produttivo di Acciaierie d'Italia, in amministrazione straordinaria in attesa di un nuovo investitore privato. Al tavolo il ministro Urso per il Mimit, il capo di gabinetto del mini-

stero dell'Economia Stefano Varone in videocollegamento, i commissari straordinari Giancarlo Quaranta, Giovanni Fiori e Davide Tabarelli, le partecipate e un nutrito gruppo di altri clienti e partner: Marcegaglia Carbon Steel, Padana tubi profilati, Eusider, Gabrielli, Lampre, 3F, Eviosys packaging, Pelliconi Abruzzo, Duferco commerciale spa, Ferriera Valsider, Cimolai, Arvedi, Sideralba, Stelantis Europe, Alessio Tubi-Tecnotubi-Zincitalia, Salini-Webuild e poi le associazioni Assofermet (distribuzione acciaio) e Anfia (filiera auto).

Quaranta ha presentato un documento sulle prospettive che legano la produzione dei siti dell'ex Ilva e l'utilizzo di acciaio in Italia. Il punto di partenza è il costante calo della produzione nazionale a favore dell'import, dal 2012 al 2021 salito dal 54% al 75% della copertura di domanda di acciai piani in Italia. Quaranta, nel ribadire le prospettive del piano di ripartenza delineato ai sindacati e inviato alla Ue, cioè fino a 6 milioni di tonnellate tra la fine del 2025 e il 2026, ha parlato di un utilizzo degli impianti che oggi a Taranto si ferma al 35-55% per le bramme, 30-50% per il nero, 15-20% per il decapato, 20-50% per lo zincato, 10-30% per le lamiere. I margini di crescita sono elevati, dunque, e su questo Urso punta a un piano di

commesse dei grandi utilizzatori che possa facilitare l'allineamento tra fabbisogno e aumento della capacità utilizzata degli impianti.

Il documento illustrato da Quaranta, dopo aver riepilogato i 2 miliardi investiti per interventi ambientali, indica due fasi per la decarbonizzazione: prima il passaggio al ciclo ibrido di produzione, con forni elettrici alimentati da preridotto realizzato con gas naturale; poi l'evoluzione con l'idrogeno per ricavare il preridotto. Crescita dei volumi produttivi in tre fasi: nel 2024, stabilizzazione di marcia degli impianti con il ripristino degli altoforni 1 e 2 e degli impianti downstream a Taranto ma anche a Genova e Novi; poi rialzo dei volumi nel 2025 e 2026 riattivando anche Afo 4 e infine, nel 2027, avvio della produzione dai due forni elettrici da cui arriverà il 70% dei volumi dal 2028. Secondo i commissari ci sono margini per far crescere la quota di mercato dell'ex Ilva in quasi tutti i prodotti della gamma e dal Governo arriva l'appello agli utilizzatori perché fissino i fabbisogni futuri anticipando quando possibile i piani di acquisto. Per Urso «un quadro esaustivo servirà anche ai nuovi investitori che, a partire dalla prossima settimana, cominceranno a visitare gli impianti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

70%

I FORNI ELETTRICI

Il piano illustrato dal commissario Quaranta: dal 2028 il 70% della produzione da due forni elettrici



Auto, si sbloccano gli incentivi: fino a 14 mila euro per l'elettrico

► Domande al via da giugno, sul piatto 950 milioni ► Ora il settore cerca la scossa dopo mesi di crisi, Previsti fino a 100 mila acquisti, solo 25 mila green ma sulle colonnine l'Italia è indietro rispetto all'Ue

I SOSTEGNI

ROMA Se non l'ultima chance, per il mercato dell'auto italiana, e in particolare quello dell'elettrico, è un momento decisivo. Dopo cinque mesi di attesa, coincisi con un calo delle immatricolazioni green del 18,5% e in generale con vendite ancora del 17% inferiori rispetto al periodo pre-Covid, arrivano i nuovi maxi-incentivi statali fino a 13.750 euro. Dopo l'ok della Corte dei Conti la settimana prossima sarà pubblicato il decreto del governo in Gazzetta Ufficiale e poi, da inizio o al massimo metà giugno, i concessionari potranno fare domanda sulla piattaforma Ecobonus, che Invitalia aggiornerà. Si potranno considerare gli ordini in maniera retroattiva a partire dalla pubblicazione in Gazzetta e le risorse potrebbero esaurirsi in poche ore.

Con 950 milioni di fondi a disposizione, avranno gli sconti maggiori i clienti con Isee fino a 30 mila e che optano per auto elettriche, rottamando un vecchio veicolo. Ma la maggior parte delle risorse (403 milioni) andranno alle auto a benzina e diesel Euro 6, meno inquinanti e in generale più scelte dagli italiani perché meno costose. In campo anche fino a 2 mila euro di bonus per le auto usate, sempre Euro 6, fino a 4 mila per moto e scooter green e fino a 18 mila euro per furgoni e camion di nuova generazione.

L'IMPATTO SULLE VENDITE

Le case automobilistiche cercano la scossa, con alcune che per accaparrarsi più clienti ragionano di aggiungere ai bonus statali le loro attuali promozioni su elettrico ed endotermico. O di proporre offerte migliori,

anche per oltre 2.500 euro di sconto, superando i 16 mila totali. Lo stanno valutando Volkswagen e Ford. Stellantis, poi, ha una ragione in più: provare a dare un segnale al ministro delle Imprese, Adolfo Urso, sull'aumento della produzione italiana.

Il governo, infatti, sta alla finestra e spera in un lieve aumento dei veicoli made in Italy, dagli attuali 750 mila verso l'obiettivo del milione che l'azienda guidata da Carlos Tavares si è impegnata ufficialmente a raggiungere entro il 2028. Negli ultimi anni, però, solo il 20% degli incentivi auto è andato a veicoli prodotti in Italia. E stavolta, secondo lo stesso Mimit, si salirà appena al 30%. A beneficiarne saranno soprattutto i futuri proprietari di Panda (prodotta a Pomigliano d'Arco), Cinquecento elettrica (Mirafiori) e Jeep Renegade (Melfi). D'altronde le norme Ue impediscono di concentrare gli incentivi sulle auto italiane e così il 70% dei bonus potrebbe servire per comprare veicoli assemblati all'estero, anche dalla stessa Stellantis. L'industria dell'auto, da Anfia ai concessionari, prevede intanto che i bonus porteranno tra gli 80 mila e i 100 mila acquisti di veicoli nuovi, di cui fino a 25 mila full elettrici, con decine di migliaia di rottamazioni. Questo a fronte di un mercato italiano di oltre 1 milione e mezzo di auto vendute nel 2023, mentre in strada ci sono ancora 11 milioni di veicoli ultra-inquinanti (tra Euro 0 ed Euro 3). «Numeri utili - secondo Fabio Orecchini, direttore dell'Osservatorio Auto e mobilità della Luiss - per far ripartire il mercato dopo il blocco psicologico dei clienti sugli acquisti vista l'attesa per gli incentivi, ma

del tutto insufficienti per risolvere i problemi del settore».

LE DIFFICOLTÀ DA SUPERARE

Se la produzione italiana non inizierà a salire, è la linea di Urso, si renderà inevitabile lo spostamento dei fondi automotive nel 2025 dalla domanda all'offerta. Quindi niente più incentivi e solo investimenti sui contratti di sviluppo, per provare a far arrivare altri produttori oltre Stellantis e i partner Leapmotor e Dongfeng; probabilmente i cinesi di Cherry o Byd. Fondi da cui però il governo, per ragioni di cassa, nell'ultimo decreto Coesione ha sottratto circa 400 milioni, di cui 150 milioni non spesi nel 2023 proprio per gli incentivi sull'elettrico. Potevano essere usati anche per incentivare le colonnine, per cui ora sono previsti contributi fino a 8 mila euro per i condomini, ma con appena 80 milioni di risorse complessive. Le colonnine sono fondamentali per rendere davvero attraente l'acquisto dell'auto green. Se ad esempio una vettura elettrica del segmento B con i nuovi incentivi costerà solo 4-5 mila euro, senza possibilità di ricarica sarà praticamente inutilizzabile, almeno nei tratti di strada medio-lunghi. Al momento in Italia ci sono oltre 47 mila punti di ricarica a uso pubblico per auto e moto green. Meno di una ogni mille abitanti, contro le 1,06 di media europea. Il Paese è distante anni luce da Olanda (122.000), Germania (87.674) e Francia (83.317) e delle oltre 21 mila nuove stazioni previste entro il 2026 con il Pnrr finora ne sono state realizzate poche migliaia, con i bandi andati deserti per quelle nelle superstrade.

Giacomo Andreoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GOVERNO PUNTA
A RILANCIARE
LA PRODUZIONE NAZIONALE
MA PER IL MIMIT ANDRÀ
AI VEICOLI MADE IN ITALY
APPENA IL 30% DEI FONDI

PER ACCAPARRARSI
PIÙ CLIENTI ALCUNE
CASE PROPORRANNO
SCONTI AGGIUNTIVI,
STELLANTIS: DAREMO
UN SEGNALE A URSO

I nuovi bonus auto e moto

**Contributi auto nuove
categoria M1, valori in €**

*con ISEE inferiore a 30.000 euro

Fascia 0-20 gr. di CO2/km Elettriche fino 35.000€ di valore

Senza rottamazione

6.000 7.500*

Rottamazione Euro 0, 1, 2

11.000 13.750*

Rottamazione Euro 3

10.000 12.500*

Rottamazione Euro 4

9.000 11.250*

Rottamazione Euro 5

0 8.000*

Fascia 21-60 gr. di CO2/km Ibride plug-in fino 45.000€ di valore

Senza rottamazione

4.000 5.000*

Rottamazione Euro 0, 1, 2

8.000 10.000*

Rottamazione Euro 3

6.000 7.500*

Rottamazione Euro 4

5.500 6.875*

Rottamazione Euro 5

0 5.000*

Fascia 61-135 gr. di CO2/km fino 35.000€ di valore

Senza rottamazione

0

Rottamazione Euro 0, 1, 2

3.000

Rottamazione Euro 3

2.000

Rottamazione Euro 4

1.500

Rottamazione Euro 5

0



**Auto usate
(almeno Euro 6)
2mila euro**



**Moto
(Euro 5 o elettriche)
Fino a 4mila euro**



**Veicoli commerciali
leggeri N1 o N2
Fino a 18mila euro**

**Alcune case automobilistiche
potrebbero aggiungere sconti
propri per le auto, fino
ad arrivare potenzialmente
a 18mila euro di sconto**

Fonte: Mimit

Withub



Ilva, i grandi clienti: siamo pronti a comprare acciaio

► Riunione al ministero per censire il fabbisogno siderurgico del sistema-Paese e calibrare l'aumento produttivo di Adi

IL SALVATAGGIO

ROMA La domanda c'è, il mercato è pronto a riaprire le porte all'acciaio prodotto negli stabilimenti ex Ilva, di Taranto ma non solo. Un prodotto che si è sempre distinto per la sua qualità. I commissari straordinari di Acciaierie d'Italia sono usciti rinfanciati dalla riunione che si è tenuta ieri al Mimit, alla presenza del ministro Urso, con una ventina di clienti principali del siderurgico. Hanno mandato i loro vertici aziende del calibro di Marcegaglia, Fincantieri, Arvedi, Eurosider, Stellantis, Duferco, Leonardo, Salini-Webuild, Fs. E ancora, tra gli altri, Lampre, Padana Tubi Profilati acciaio, Ferriera Valsider, Assofermet, Gabrielli, Commit. E anche l'Anfia, l'associazione nazionale della filiera automobilistica. Una riunione «cruciale per la pianificazione delle attività» - dicono al Mimit - nell'ambito del piano di ripartenza e di rilancio del gruppo siderurgico messo a punto dai commissari straordinari. Quel piano che dovrebbe riportare l'ex Ilva ad alzare i livelli



Il piano di rilancio dell'ex Ilva prevede sei milioni di tonnellate

produttivi a 6 milioni di tonnellate annue entro fine 2025 dagli attuali 1,3.

LE SFIDE

«Lo sforzo che sta facendo il governo italiano e quello di far tornare Taranto l'acciaieria più rilevante in Europa, capace di soddisfare innan-

zi tutto le necessità relative ai consumi interni. Un progetto di acciaio a chilometro zero per il sistema Paese» ha spiegato il ministro Urso. La sfida è quella di rimettere in marcia il siderurgico, riattivare le forniture di materie prime, avviare un piano di mille interventi di manutenzione sugli impianti, così da

dimostrare ai potenziali investitori («che già dalla prossima settimana cominceranno a visitare gli impianti» come ha ricordato il ministro) che Taranto non è più un pozzo senza fondo di soldi, ma che si può tornare ad un equilibrio finanziario e a macinare utili. Che le quote di mercato perse possono essere recuperate. Che nel prossimo futuro non capiterà più quanto accaduto con la gestione ArcelorMittal, quando ad esempio il siderurgico non riuscì a produrre nei tempi concordati l'ordine avuto dalla Fincantieri tanto da dover poi pagare le penali da contratto. Il piano industriale messo a punto dai commissari - è stato assicurato ieri - «punta ad efficientare notevolmente i processi, abbattere i costi e consegnare il nostro acciaio con tempi estremamente ridotti».

D'altronde comprare acciaio a Taranto e non farlo arrivare da India e Cina, è un vantaggio per le grandi aziende italiane. Accorciare le catene di fornitura è una delle principali consapevolezze maturate dal sistema industriale a seguito delle guerre alle porte dell'Europa, a cominciare da quella scatenata dalla Russia in Ucraina.

E poi c'è la qualità dell'acciaio. Ieri il commissario Giancarlo Quaranta lo ha assicurato ai grandi clienti: sarà acciaio «pregiato»: «Taranto rimarrà l'unico sito a livello nazionale che consentirà al sistema paese di produrre acciaio non da rottame, quindi pregiato per alcuni settori produttivi importanti come l'auto e la cantieristica navale. La scommessa sarà quella di utilizzare forni elettrici alimentati, grazie alle nuove tecnologie, da minerale ma con procedure e caratteristiche diverse rispetto a quelle finora adottate. Un salto tecnologico che ci consentirà di produrre acciai di qualità».

Giusy Franzese

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Ilva, i grandi clienti: pronti a comprare ancora acciaio

RIUNIONE AL MIMIT PER CENSIRE IL FABBISOGNO SIDERURGICO DEL SISTEMA PAESE E CALIBRARE L'AUMENTO PRODUTTIVO DI ADI

IL SALVATAGGIO

ROMA La domanda c'è, il mercato è pronto a riaprire le porte all'acciaio prodotto negli stabilimenti ex Ilva, di Taranto ma non solo. Un prodotto che si è sempre distinto per la sua qualità. I commissari straordinari di Acciaierie d'Italia sono usciti rinfrancati dalla riunione che si è tenuta ieri al Mimit, alla presenza del ministro Urso, con una ventina di clienti principali del siderurgico. Hanno mandato i loro vertici aziende del calibro di Marcegaglia, Fincantieri, Arvedi, Eurosider, Stellantis, Duferco, Leonardo, Salini-Webuild, Fs. E ancora, tra gli altri, Lampre, Padana Tubi Profilati acciaio, Ferriera Valsider, Assofermet, Gabrielli, Commit. E anche l'Anfia, l'associazione nazionale della filiera automobilistica. Una riunione «cruciale per la pianificazione delle attività» - dicono al Mimit - nell'ambito del piano di ripartenza e di rilancio del gruppo side-

urgico messo a punto dai commissari straordinari. Quel piano che dovrebbe riportare l'ex Ilva ad alzare i livelli produttivi a 6 milioni di tonnellate annue entro fine 2025 dagli attuali 1,3.

LE SFIDE

«Lo sforzo che sta facendo il governo italiano e quello di far tornare Taranto l'acciaiera più rilevante in Europa, capace di soddisfare innanzi tutto le necessità relative ai consumi interni. Un progetto di acciaio a chilometro zero per il sistema Paese» ha spiegato il ministro Urso. La sfida è quella di rimettere in marcia il siderurgico, riattivare le forniture di materie prime, avviare un piano di mille interventi di manutenzione sugli impianti, così da dimostrare ai potenziali investitori («che già dalla prossima settimana cominceranno a visitare gli impianti») come ha ricordato il ministro) che Taranto non è più un pozzo senza fondo di soldi, ma che si può tornare ad un equilibrio finanziario e a macinare utili. Che le quote di mercato perse possono essere recuperate. Che nel prossimo futuro non capiterà più quanto accaduto con la gestione ArcelorMittal, quando ad esempio il siderurgico non riuscì a produrre nei tempi concordati l'ordine avuto dalla Fincantieri tanto da dover poi

pagare le penali da contratto. Il piano industriale messo a punto dai commissari - è stato assicurato ieri - «punta ad efficientare notevolmente i processi, abbattere i costi e consegnare il nostro acciaio con tempi estremamente ridotti».

D'altronde comprare acciaio a Taranto e non farlo arrivare da India e Cina, è un vantaggio per le grandi aziende italiane. Accoppiare le catene di fornitura è una delle principali consapevolezze maturate dal sistema industriale a seguito delle guerre alle porte dell'Europa, a cominciare da quella scatenata dalla Russia in Ucraina. E poi c'è la qualità dell'acciaio. Ieri il commissario Giancarlo Quaranta lo ha assicurato ai grandi clienti: sarà acciaio «pregiato»: «Taranto rimarrà l'unico sito a livello nazionale che consentirà al sistema paese di produrre acciaio non da rottame, quindi pregiato per alcuni settori produttivi importanti come l'auto e la cantieristica navale. La scommessa sarà utilizzare forni elettrici alimentati, grazie alle nuove tecnologie, da minerale ma con procedure e caratteristiche diverse rispetto a quelle finora adottate. Un salto tecnologico che ci consentirà di produrre acciaio di qualità».

Giusy Franzese

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il governo è al lavoro per garantire la continuità produttiva dell'acciaiera di Taranto



Auto, ecco nuovi incentivi per far ripartire le vendite

SOSTEGNI

ROMA Se non l'ultima chance, per il mercato dell'auto italiana, e in particolare quello dell'elettrico, è un momento decisivo. Dopo cinque mesi di attesa, coincisi con un calo delle immatricolazioni green del 18,5% e in generale vendite ancora del 17% inferiori rispetto al periodo pre-Covid, arrivano i nuovi maxi-incentivi statali fino a 13.750 euro. Dopo l'ok della Corte dei Conti la settimana prossima sarà pubblicato il dpcm del governo in Gazzetta Ufficiale e poi da inizio giugno i concessionari potranno fare domanda sulla piattaforma Ecobonus, che Invitalia aggiornerà. Si potranno considerare gli ordini in maniera retroattiva a partire dalla pubblicazione in Gazzetta. Con 950 milioni di fondi a disposizione avranno gli sconti maggiori i clienti con i redditi più bassi (fino a 30mila euro di Isee) e che optano per auto elettriche rottamando un vecchio veicolo. Ma la maggior parte delle risorse (403 milioni) andranno alle auto a benzina e diesel poco inquinanti, da sempre le più scelte dagli italiani.

L'IMPATTO SUL MERCATO

In campo anche fino a 2mila euro di bonus per le auto usate Euro 6, fino a 4mila per moto e scooter green e fino a 18mila euro per furgoni e camion di nuova generazione. Le case automobilistiche cercano la scossa, con alcune che per accaparrarsi più clienti ragionano di aggiungere ai bonus statali le loro attuali promozioni su elettrico ed endotermico. O addirittura di proporre nuove offerte più vantaggiose, anche per oltre 2.500 euro di sconto, superando i 16mila totali. Lo stanno valutando Volkswagen e Ford. Stellantis, però, ha una ragione in più: provare a dare un segna-

le al ministro delle Imprese, Adolfo Urso, sull'aumento della produzione nazionale. Il governo, infatti, sta alla finestra e spera in un lieve aumento dei veicoli made in Italy, dagli attuali 750mila verso l'obiettivo del milione che l'azienda guidata da Carlos Tavares si è impegnata ufficialmente a raggiungere entro il 2028. Negli ultimi anni, però, solo il 20% degli incentivi auto è andato a veicoli prodotti in Italia. E stavolta, secondo lo stesso Mimit, si salirà appena al 30%. A beneficiarne saranno soprattutto i futuri proprietari di Panda (prodotta a Pomigliano d'Arco), Cinquecento elettrica (Mirafiori) e Jeep Renegade (Melfi). E così, visto che le norme Ue impediscono di concentrare gli incentivi sulle auto italiane, il 70% dei bonus servirà per comprare veicoli assemblati all'estero, anche dalla stessa Stellantis. L'industria dell'auto, da Anfia ai concessionari, prevede intanto tra gli 80mila e i 100mila acquisti di auto nuove, fino a 25mila full elettric, con qualche decina di migliaia di rottamazioni. Se la produzione italiana non inizierà a salire, è poi la linea del ministro Urso, si renderà inevitabile lo spostamento dei fondi automotive nel 2025 dalla domanda all'offerta. Quindi niente più incentivi e solo investimenti sui contratti di sviluppo, per far arrivare altri produttori oltre Stellantis: probabilmente i cinesi di Chery o Byd.

Giacomo Andreoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**SCONTI DA GIUGNO:
SUL PIATTO
950 MILIONI, PREVISTI
FINO A 100MILA
ACQUISTI, SOLO
25MILA GREEN**



Ilva, ecco il piano per la ripartenza. I grandi clienti: «Siamo pronti a comprare acciaio»

di Giusy Franzese

3 Minuti di Lettura

Venerdì 17 Maggio 2024, 08:00



Articolo riservato agli abbonati

La domanda c'è, il mercato è pronto a riaprire le porte all'acciaio prodotto negli stabilimenti ex Ilva, di Taranto ma non solo. Un prodotto che si è sempre distinto per la sua qualità. I commissari straordinari di Acciaierie d'Italia sono usciti rinfanciati dalla riunione che si è tenuta ieri al Mimit, alla presenza del ministro Urso, con una ventina di clienti principali del siderurgico. Hanno mandato i loro vertici aziende del calibro di Marcegaglia, Fincantieri, Arvedi, Eurosider, Stellantis, Duferco, Leonardo, Salini-Webuild, Fs. E ancora, tra gli altri, Lampre, Padana Tubi Profilati acciaio, Ferreria Valsider, Assofermet, Gabrielli, Commit. E anche l'Anfia, l'associazione nazionale della filiera automobilistica. Una riunione «cruciale per la pianificazione delle attività» - dicono al Mimit - nell'ambito del piano di ripartenza e di rilancio del gruppo siderurgico messo a punto dai commissari straordinari. Quel piano che dovrebbe riportare l'ex Ilva ad alzare i livelli produttivi a 6 milioni di tonnellate annue entro fine 2025 dagli attuali 1,3.

APPROFONDIMENTI



IL FOCUS

Ilva e Ita, i piani a Vestager ma c'è il



IL REPORTAGE

Ilva, l'ultima scommessa: la strada

adv

[Ilva e Ita, i piani a Vestager ma c'è il rebus del voto Ue](#)

LE SFIDE

«Lo sforzo che sta facendo il governo italiano e quello di far tornare Taranto l'acciaieria più rilevante in Europa, capace di soddisfare innanzi tutto le necessità relative ai consumi interni. Un progetto di acciaio a chilometro zero per il sistema Paese» ha spiegato il ministro Urso. La sfida è quella di rimettere in marcia il siderurgico, riattivare le forniture di materie prime, avviare un piano di mille interventi di manutenzione sugli impianti, così da dimostrare ai potenziali investitori («che già dalla prossima settimana cominceranno a visitare gli impianti» come ha ricordato il ministro) che Taranto non è più un pozzo senza fondo di soldi, ma che si può tornare ad un equilibrio finanziario e a macinare utili. Che le quote di mercato perse possono essere recuperate. Che nel prossimo futuro non capiterà più quanto accaduto con la gestione ArcelorMittal, quando ad esempio il siderurgico non riuscì a produrre nei tempi concordati l'ordine avuto dalla Fincantieri tanto da dover poi pagare le penali da contratto. Il piano industriale messo a punto dai commissari - è stato assicurato ieri - «punta ad efficientare notevolmente i processi, abbattere i costi e consegnare il nostro acciaio con tempi estremamente ridotti».

D'altronde comprare acciaio a Taranto e non farlo arrivare da India e Cina, è un vantaggio per le grandi aziende italiane. Accorciare le catene di fornitura è una delle principali consapevolezze maturate dal sistema industriale a seguito delle guerre alle porte dell'Europa, a cominciare da quella scatenata dalla Russia in Ucraina.

E poi c'è la qualità dell'acciaio. Ieri il commissario Giancarlo Quaranta lo ha assicurato ai grandi clienti: sarà acciaio «pregiato»: «Taranto rimarrà l'unico sito a livello nazionale che consentirà al sistema paese di produrre acciaio non da rottame, quindi pregiato per alcuni settori produttivi importanti come l'auto e la cantieristica navale. La scommessa sarà quella di utilizzare forni elettrici alimentati, grazie alle nuove tecnologie, da minerale ma con procedure e caratteristiche diverse rispetto a quelle finora adottate. Un salto tecnologico che ci consentirà di produrre acciaio di qualità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE

Incentivi auto 2024: fino a 16 mila euro per l'elettrico (con extra sconti delle case). Domande da giugno, i requisiti Isee

Domande al via da giugno, sul piatto 950 milioni. Previsti fino a 100 mila acquisti, solo 25 mila green. Per accaparrarsi più clienti alcune case proporranno sconti aggiuntivi. Stellantis: daremo un segnale a Urso

Contributi auto nuove categoria M1, valori in €	Fascia 0-20 gr. di CO2/km Elettriche fino 35.000€ di valore		Fascia 21-80 gr. di CO2/km Ibride plug-in fino 45.000€ di valore		Fascia 81-135 gr. di CO2/km fino 35.000€ di valore
		con ISEE inferiore a 30.000 euro		con ISEE inferiore a 30.000 euro	
Senza rottamazione	6.000	7.500	4.000	5.000	0
Rottamazione	11.000	13.750	8.000	10.000	3.000

Bonus auto, gli incentivi: fino a 16 mila euro per l'elettrico (con gli extra sconti delle case). Domande da giugno

di Giacomo Andreoli

ARTICOLO RISERVATO AGLI ABBONATI

Giovedì 16 Maggio 2024, 22:43 - Ultimo agg. : 17 Maggio, 07:00

4 Minuti di Lettura

Se non l'ultima chance, per il mercato dell'auto italiana, e in particolare quello dell'elettrico, è un momento decisivo. Dopo cinque mesi di attesa, coincisi con un calo delle immatricolazioni green del 18,5% e in generale con vendite ancora del 17% inferiori rispetto al periodo pre-Covid, arrivano i nuovi maxi-incentivi statali fino a 13.750 euro. Dopo l'ok della Corte dei Conti la settimana prossima sarà pubblicato il decreto del governo in Gazzetta Ufficiale e poi, da inizio o al massimo metà giugno, i concessionari potranno fare domanda sulla piattaforma [Ecobonus](#), che Invitalia aggiornerà. Si potranno considerare gli ordini in maniera retroattiva a partire dalla pubblicazione in Gazzetta e le risorse potrebbero esaurirsi in poche ore.

APPROFONDIMENTI



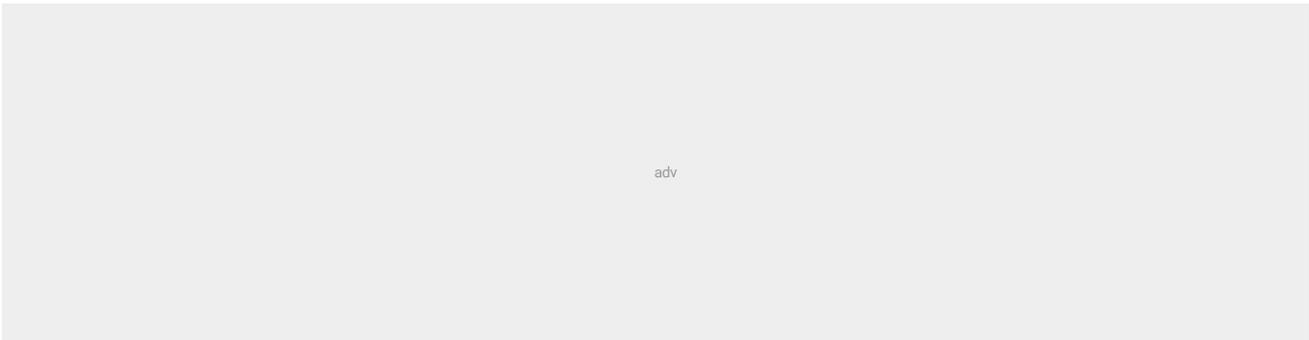
Auto green, l'Asia spiazza la Ue



L'intervista al ministro Adolfo Urso: «Energia green e chip, Sud centrale per l'Europa»



E il mercato auto cresce in tutta la Campania



adv

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Con 950 milioni di fondi a disposizione, avranno gli sconti maggiori i clienti con Isee fino a 30mila e che optano per auto elettriche, rottamando un vecchio veicolo. Ma la maggior parte delle risorse (403 milioni) andranno alle auto a benzina e diesel Euro 6, meno inquinanti e in generale più scelte dagli italiani perché meno costose. In campo anche fino a 2mila euro di bonus per le auto usate, sempre Euro 6, fino a 4mila per moto e scooter green e fino a 18mila euro per furgoni e camion di nuova generazione.

Auto green, l'Asia spiazza la Ue. Biden: pronti super dazi alla Cina. A rischio 45mila posti in Italia

L'IMPATTO SULLE VENDITE

Le case automobilistiche cercano la scossa, con alcune che per accaparrarsi più clienti ragionano di aggiungere ai bonus statali le loro attuali promozioni su elettrico ed endotermico. O di proporre offerte migliori, anche per oltre 2.500 euro di sconto, superando i 16mila totali. Lo stanno valutando Volkswagen e Ford. Stellantis, poi, ha una ragione in più: provare a dare un segnale al ministro delle Imprese, Adolfo Urso, sull'aumento della produzione italiana.

Il governo, infatti, sta alla finestra e spera in un lieve aumento dei veicoli made in Italy, dagli attuali 750mila verso l'obiettivo del milione che l'azienda guidata da Carlos Tavares si è impegnata ufficiosamente a raggiungere entro il 2028. Negli ultimi anni, però, solo il 20% degli incentivi auto è andato a veicoli prodotti in Italia. E stavolta, secondo lo stesso Mimit, si salirà appena al 30%. A beneficiarne saranno soprattutto i futuri proprietari di Panda (prodotta a Pomigliano d'Arco), Cinquecento elettrica (Mirafiori) e Jeep Renegade (Melfi). D'altronde le norme Ue impediscono di concentrare gli incentivi sulle auto italiane e così il 70% dei bonus potrebbe servire per comprare veicoli assemblati all'estero, anche dalla stessa Stellantis. L'industria dell'auto, da Anfia ai concessionari, prevede intanto che i bonus porteranno tra gli 80mila e i 100mila acquisti di veicoli nuovi, di cui fino a 25mila full elettric, con decine di migliaia di rottamazioni. Questo a fronte di un mercato italiano di oltre 1 milione e mezzo di auto vendute nel 2023, mentre in strada ci sono ancora 11 milioni di veicoli ultra-inquinanti (tra Euro 0 ed Euro 3). «Numeri utili - secondo Fabio Orecchini, direttore dell'Osservatorio Auto e mobilità della Luiss - per far ripartire il mercato dopo il blocco psicologico dei clienti sugli acquisti vista l'attesa per gli incentivi, ma del tutto insufficienti per risolvere i problemi del settore».

LE DIFFICOLTÀ DA SUPERARE

Se la produzione italiana non inizierà a salire, è la linea di Urso, si renderà inevitabile lo spostamento dei fondi automotive nel 2025 dalla domanda all'offerta. Quindi niente più incentivi e solo investimenti sui contratti di sviluppo, per provare a far arrivare altri produttori oltre Stellantis e i partner

Leapmotor e Dongfeng: probabilmente i cinesi di Chery o Byd. Fondi da cui però il governo, per ragioni di cassa, nell'ultimo decreto Coesione ha sottratto circa 400 milioni, di cui 150 milioni non spesi nel 2023 proprio per gli incentivi sull'elettrico. Potevano essere usati anche per incentivare le colonnine, per cui ora sono previsti contributi fino a 8mila euro per i condomini, ma con appena 80 milioni di risorse complessive. Le colonnine sono fondamentali per rendere davvero attraente l'acquisto dell'auto green. Se ad esempio una vettura elettrica del segmento B con i nuovi incentivi costerà solo 4-5mila euro, senza possibilità di ricarica sarà praticamente inutilizzabile, almeno nei tratti di strada medio-lunghi. Al momento in Italia ci sono oltre 47mila punti di ricarica a uso pubblico per auto e moto green. Meno di una ogni mille abitanti, contro le 1,06 di media europea. Il Paese è distante anni luce da Olanda (122.000), Germania (87.674) e Francia (83.317) e delle oltre 21mila nuove stazioni previste entro il 2026 con il Pnrr finora ne sono state realizzate poche migliaia, con i bandi andati deserti per quelle nelle superstrade.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE

IL FORUM



L'anteprima Verso Sud",
nuove idee per il Paese
IL PROVVEDIMENTO

Decarbonizzare i trasporti, sfida possibile

Auto / E Mobility

Decarbonizzare i trasporti, sfida possibile

In piena transizione green, l'intero sistema trasporti è stato protagonista di una tavola rotonda. Per la prima volta riuniti tutti i principali player

Pubblicato il 17 Maggio 2024 ore 07:32

5 minuti

La transizione green

Il sistema dei trasporti - infrastrutture, veicoli e servizi associati - è in piena transizione green. E a Roma, attorno a un tavolo si sono riuniti per la prima volta tutti i principali attori del settore per affrontare la sfida della transizione verso sistemi di mobilità più sostenibili.

La road map da seguire

La decarbonizzazione dei trasporti, sia su strada che in aria e in mare, infatti, non è solo un tema, ma una vera e propria roadmap da seguire per contrastare il cambiamento climatico. Tutto il sistema dei trasporti deve impegnarsi per ridurre e, idealmente, azzerare le emissioni di agenti inquinanti. Questo impegno è condiviso anche a livello europeo, con l'obiettivo dell'Unione Europea di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e una riduzione del 55% delle emissioni di CO2 entro il 2035. Tutti obiettivi inclusi nel Green Deal, che rappresenta un punto di riferimento per aziende e governi verso un futuro net-zero.

Terra, mare e cielo

Per capire prospettive e futuro alla tavola rotonda hanno partecipato tutti i principali player del settore (da Enea a Poste Italiane, Jaguar Land Rover Italia ad A2A E-Mobility, da Terravision a Flixbus, passando poi per Anfia, Costa Crociere, ENAC, ENAV, ITA Airways e. Maria Grazia Frijia, Membro 9a Commissione Trasporti). Qui è stato presentato lo studio dell'hub della mobilità sostenibile Wawe ("Destinazione net zero. Verso la decarbonizzazione dei trasporti") che ha affrontato il tema cruciale della decarbonizzazione attraverso le tre principali aree della mobilità: terra, mare e cielo. La decarbonizzazione è un tema trasversale che riguarda tutte le verticali della mobilità, compresi i trasporti su strada, marittimi e aerei. Sono state organizzate tre sessioni, ognuna dedicata a una di queste verticali, alle quali hanno preso parte rappresentanti istituzionali, dirigenti aziendali e rappresentanti delle associazioni di settore.

La strategia di Jaguar Land Rover

"Le case automobilistiche e i governi stanno facendo numerosi investimenti per la transizione ecologica del settore automobilistico", spiega Marco Santucci, CEO di Jaguar Land Rover Italia. "Tutte le case automobilistiche hanno già investito nella transizione, riducendo l'impatto della produzione delle automobili e dei materiali utilizzati. Hanno pianificato la decarbonizzazione entro i prossimi dieci anni. Jaguar Land Rover si è posta l'obiettivo di diventare un'azienda net-zero entro il 2039, riducendo le emissioni sia durante la produzione che nell'uso dei prodotti stessi. Entro il 2035, tutti i nostri marchi avranno solo modelli elettrici; entro il 2030, avremo ridotto del 50% le emissioni di CO2 rispetto al 2019; entro il 2025, introdurremo il marchio Jaguar esclusivamente elettrico, abbandonando completamente le motorizzazioni termiche. Nel 2018 abbiamo iniziato con una forte strategia incentrata sulla sostenibilità dei materiali, introducendo il riciclo e l'economia circolare, che sono aspetti fondamentali della decarbonizzazione".

A2A E-Mobility e le infrastrutture

"La decarbonizzazione e la mobilità elettrica devono dialogare necessariamente con lo sviluppo tecnologico e il settore delle infrastrutture deve tenere conto dell'evoluzione dell'industria automobilistica, poiché sono sempre più interconnessi", commenta Fabio Pressi, CEO e Presidente di A2A E-Mobility. "Le aziende del settore dell'e-mobility devono avere una strategia a lungo termine. A2A, attualmente il terzo attore in Italia in questo ambito, ha un piano fino al 2035 che prevede mezzo miliardo di investimenti e 34.000 punti di ricarica, al fine di supportare la diffusione della mobilità elettrica. È necessario sviluppare una rete di infrastrutture di ricarica capillare e efficiente, in grado di soddisfare la crescente domanda di veicoli elettrici. Inoltre, è fondamentale promuovere l'innovazione tecnologica nel settore delle batterie, al fine di migliorare l'autonomia e ridurre i tempi di ricarica". v.b.

Ultimi di Auto



[Menu](#)Condividi [f](#) [t](#) [g+](#) [in](#) [✉](#)[Stampa](#)

SEGNALETICA & SICUREZZA

L'Osservatorio CdS – Marzo/Aprile 2024

L'Osservatorio torna ad occuparsi del disegno di legge di iniziativa governativa in materia di "interventi di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada"

S&A ONLINE NEWSLETTER

Si iscriva alla Newsletter mensile di Strade e Autostrade per ricevere comodamente i nostri articoli nella sua casella di mail.

[ISCRIZIONE](#)

Autori: Pasquale Cialdini 17 Maggio 2024



Cenni introduttivi

Nel numero 5-2023 è stato presentato il “nuovo” disegno di legge, approvato dal Consiglio dei ministri il 27 giugno 2023, contenente interventi in materia di sicurezza stradale e la delega al Governo per la revisione del codice della strada.

Il disegno di legge è stato presentato alla Camera dei deputati solo il 28 settembre 2023 perché prima di presentarlo il Governo ha ritenuto opportuno arricchirlo con la relazione tecnica sottoposta a verifica tecnica da parte del Ragioniere generale dello Stato, rilasciata in data 20/9/2023, ai sensi e per gli effetti dell'art.17, comma 3 della legge n. 196/2009 1.

1. Il comma 3 dell'art. 17 della legge n. 196/2009: 3.Fermo restando quanto previsto nel comma 2, i disegni di legge, gli schemi di decreti legislativi, gli emendamenti di iniziativa governativa che comportino conseguenze finanziarie devono essere correlati di una relazione tecnica predisposta dalle amministrazioni competenti e verificata dal Ministero dell'economia e delle finanze, sulla quantificazione delle entrate e degli oneri recati da ciascuna disposizione, nonché delle relative coperture.

Inoltre, sono state predisposte ed allegate al disegno un'analisi tecnico normativa e un'analisi dell'impatto sulla regolamentazione. Nella figura 1 è riportata la prima delle 155 pagine dell'Atto Camera C.1435 contenente il disegno di legge corredato da: presentazione (pagg. 1-30), relazione tecnica (pagg. 31-56), analisi tecnico-normativa (pagg. 57-62), analisi dell'impatto sulla regolamentazione (pagg. 63-109) e, infine, dai diciotto articoli del disegno di legge (pagg. 110-155).

ULTIME NOTIZIE

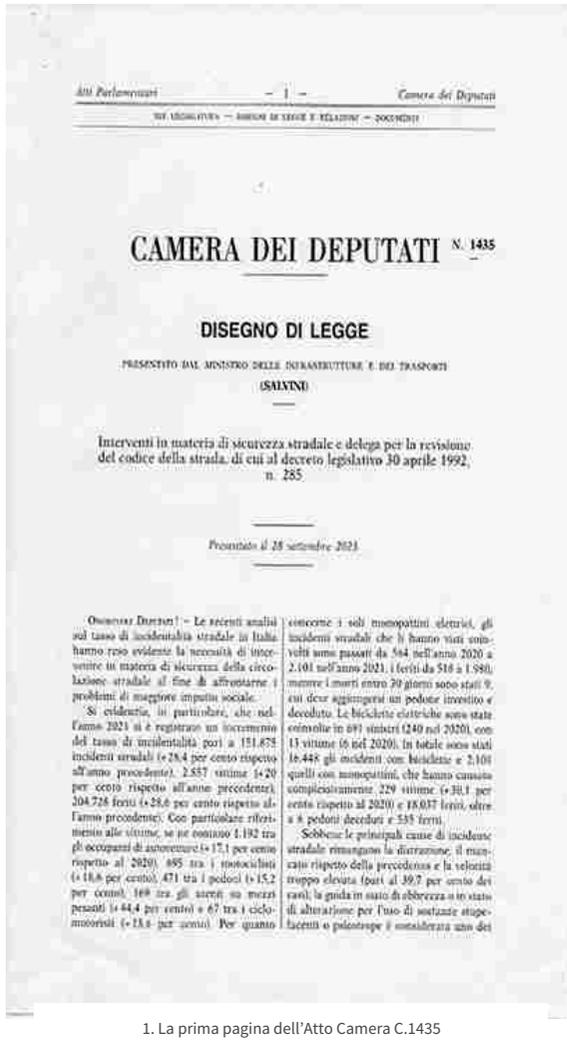
- Convegno a Catania “Le nuove frontiere della stabilizzazione a calce dei terreni – da rifiuto a risorsa”
- Brennero: pronto il parere della Commissione UE
- Con la riforma del Codice della Strada si ridurrà il numero delle vittime?
- Osservatorio del traffico Anas: ad aprile 2024 + 2% su mese anno precedente

INFRASTRUTTURE	MACCHINE	MATERIALI	SICUREZZA	INTERVISTE
La riabilitazione dei ponti all'allungato servizio	Completamento in c/c con una economia circolare	Rigenerare per una nuova vita le pavimentazioni demolite	Approcci innovativi per la gestione dei dati delle gallerie stradali esistenti	La Riduzione incoerente delle vittime
Tecnologia digitale per la riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali	Arricchimento di macchine e attrezzature da cantiere a febbraio 2023	Tubi speciali composti per edifici ecosostenibili ed evoluti	Sperimentazioni di guida autonoma a traffico spinto	
Nuovo approccio per ponti ibridi in gallerie della Rete TEN	Cantieri innovativi per la manutenzione delle barriere di sicurezza	Soluzioni per il drenaggio a spinta per sottopassi	Conto verde per l'adeguamento di incidenti stradali	

IL PUNTO DI VISTA

- Il Punto di Vista: “Le pavimentazioni rigide nella transizione in corso”
- Il Punto di Vista: “La sostenibilità tra messaggio e sostanza”
- Il Punto di Vista: “Il nuovo modello di sviluppo ecosostenibile deve partire dalla prevenzione dei rischi ambientali”
- Il Punto di Vista: “Gli aggregati per conglomerati bituminosi: necessità e opportunità”

Altri articoli >



1. La prima pagina dell'Atto Camera C.1435

ARCHIVIO MENSILE ARTICOLI

Seleziona il mese



Si ritiene utile riportare alcuni passi della presentazione che servono per chiarire i motivi che hanno reso necessaria la predisposizione del disegno di legge. La principale necessità di intervenire, al fine di affrontarne i problemi di maggiore impatto sociale, nasce dalle analisi sul tasso di incidentalità stradale in Italia. I dati che vengono riportati si riferiscono al 2021:

- 151.875 incidenti (+28,4% rispetto a quelli registrati nel 2020);
- 2.857 morti (+20% rispetto al 2020);
- 204.728 feriti (+10% rispetto al 2020).

Questi erano effettivamente gli ultimi dati ufficiali nel giugno del 2023, ovvero al momento della predisposizione e presentazione al Consiglio dei ministri del disegno di legge. Come è stato già illustrato (si veda Strade&Autostrade n°161, pag.218), i dati dell'incidentalità stradale del 2022, che poi l'Istat ha pubblicato ufficialmente il 25 luglio 2023, sono risultati ancora più gravi di quelli del 2021, con un ulteriore aumento di circa il 10% della mortalità sulle strade, che ha registrato 3.159 morti, riportandola ai valori riscontrati nel 2019, ovvero a quelli precedenti la pandemia COVID.

Addirittura, sulle strade urbane la mortalità nel 2022 ha colpito 1.333 persone, superando i valori del 2019. Per avere un confronto con gli altri Paesi Europei si utilizza il tasso di mortalità,

ovvero il numero dei morti ogni milione di abitanti. In Italia il tasso di mortalità nel 2022 è risultato pari a 53,8, con un valore superiore a quello del 2020 che era pari a 40,3 e anche a quello pre-COVID del 2019 che risultò pari a 53,1.

Anche il confronto tra i tassi di mortalità negli altri Paesi dell'Unione Europea non è confortante. Nel 2022, il tasso di mortalità in Italia – pari a 53,8 – è risultato superiore al tasso di mortalità medio registrato nei 27 Paesi aderenti all'Unione Europea che nello stesso anno 2022 è risultato pari 46,3. L'Italia si è classificata al 19° posto e solo 8 Paesi hanno avuto un tasso superiore al nostro.

Per ogni approfondimento su questo punto si rimanda alle tabelle pubblicate nell'Osservatorio del succitato numero 161 della rivista. La presentazione del disegno di legge inoltre specifica la ripartizione delle vittime sulle strade nel 2021:

- 1.192 tra gli occupanti di autovetture (+17,1% rispetto al 2020);
- 695 tra i motociclisti (+18,6% rispetto al 2020);
- 471 tra i pedoni (+15,2% rispetto al 2020);
- 169 tra gli utenti su mezzi pesanti (+44,4% rispetto al 2020) e 67 tra i ciclomotoristi (+13,6% rispetto al 2020).

La presentazione poi, continua presentando i dati degli incidenti che hanno visto coinvolti i monopattini elettrici e le biciclette elettriche. Per i primi in particolare, gli incidenti stradali che li hanno visti coinvolti sono passati da 564 nell'anno 2020 a 2.101 nell'anno 2021, i feriti da 518 a 1.980, mentre i morti entro 30 giorni sono stati 9, cui deve aggiungersi un pedone investito e deceduto. Le biciclette elettriche sono state coinvolte in 691 sinistri (240 nel 2020), con 13 vittime (6 nel 2020).

In totale sono stati 16.448 gli incidenti con biciclette e 2.101 quelli con monopattini, che hanno causato complessivamente 229 vittime (+30,1% rispetto al 2020) e 18.037 feriti, oltre a 6 pedoni deceduti e 535 feriti. I dati del 2022, purtroppo, sono ancora più sconcertanti, come riportato nella Figura 2.

TIPO DI UTENTE	2019	2020	2021	2022
Pedoni	534	409	471	485
Biciclette e Biciclette elettriche	253	176	220	205
Monopattini	-	-	9	16
Ciclomotori	88	59	67	70
Motocicli	698	586	695	781
Occupanti di autovetture	1.411	1.018	1.192	1.375
Occupanti di autocarri	137	117	169	166
Altri utenti (*)	52	30	34	61
Totale	3.173	2.395	2.857	3.159



2. Morti entro il trentesimo giorno per incidente stradale per tipo di utente della strada.

Nota (*): tra gli altri utenti il rapporto ISTAT. ACI comprende: autobus, filobus e tram in servizio urbano, auto di linea urbane ed extraurbane, macchine agricole, motocarri, motofurgoni, veicoli a trazione animale e a



braccia, quadricicli e veicoli ignoti perché dati alla fuga dopo l'incidente

La presentazione, inoltre, evidenzia che, “sebbene le principali cause di incidente stradale rimangano la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata (pari al 39,7 % dei casi), la guida in stato di ebbrezza o in stato di alterazione per l’uso di sostanze stupefacenti o psicotrope è considerata uno dei comportamenti più pericolosi, come riscontrato dai più recenti fatti di cronaca che vedono coinvolti sempre più giovani in incidenti stradali ove si registrano le predette alterazioni”.

Si rappresenta, al riguardo, che, su un totale di 52.459 incidenti con lesioni registrati dai carabinieri e dalla polizia stradale, sono stati 5.085 quelli in cui almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti è risultato essere in stato di ebbrezza e 1.676 quelli per i quali si è rilevato l’effetto di stupefacenti. Il 9,7% e il 3,2% degli incidenti è correlato quindi rispettivamente ad alcool e droga, proporzioni in aumento rispetto al 2020 per lo stato di ebbrezza alla guida (9,2%) e in lieve diminuzione per la droga (3,5%).

Dai dati comunicati dai corpi di polizia municipale o locale, infine, risulta che l’irrogazione del 36% delle sanzioni per guida in stato di ebbrezza e del 57% di quelle per guida sotto l’effetto di sostanze stupefacenti è avvenuta in occasione di incidente stradale.

La presentazione conclude evidenziando che, “in questo contesto, non vi è dubbio che serva un impianto normativo equilibrato, che sappia coniugare le esigenze di mobilità dei cittadini con la salvaguardia della vita umana e dell’ambiente e, al contempo, sia in grado di assicurare un sistema sanzionatorio equo ed efficace (in quanto effettivamente applicato) e, come tale, unanimemente condiviso; un sistema finalizzato a prevenire, piuttosto che a reprimere, e a formare, piuttosto che a informare, il cittadino ad avere un rapporto corretto con la strada”.

Oltre alla Presentazione e alla Relazione tecnica a firma del Ragioniere Generale dello Stato, già illustrate in precedenza, il disegno di legge è accompagnato da due interessanti documenti. Il primo è definito “Analisi tecnico-normativa” ed individua gli aspetti tecnico-normativi di diritto interno ed il contesto normativo comunitario che sono interessati dalle norme che sono contenute nel disegno di legge.

Inoltre, illustra gli elementi di qualità sistematica e redazionale del testo con l’indicazione molto dettagliata degli eventuali atti successivi attuativi, effettuando anche la verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Il secondo documento, intitolato “Analisi dell’impatto sulla regolamentazione” è suddiviso in sette parti:

- la I° descrive l’attuale contesto normativo e sociale in materia di circolazione stradale;
- la II° individua gli obiettivi dell’intervento con i relativi indicatori;
- la III° riporta le diverse opzioni di intervento con una loro valutazione preliminare;
- la IV° effettua la comparazione delle opzioni percorribili e illustra la motivazione della scelta preferita;

- la V° indica le modalità di attuazione e il monitoraggio dell'intervento;
- la VI° descrive le consultazioni svolte, nel periodo gennaio-marzo 2023, con 37 associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei settori nell'ambito dei quali sono emerse le maggiori criticità nell'applicazione del Codice della strada, tra cui, in ordine alfabetico: ACI, AFVS, AIIT, AIVIS, ANCI, ANCM, ANFIA, ANITA, ASAPS, AVISL, CNA, FITA, CNEL, CONFARCA, FCI, FIAB, FMI, UNASCA, UNRAE. Infine, descrive i principali risultati delle consultazioni riportando le principali proposte pervenute dalle Associazioni, che sono definite come "stakeholder";
- la VII° conclude indicando che "I contenuti dell'intervento costituiscono la sintesi delle analisi condotte dal tavolo tecnico costituito durante le consultazioni. Nell'individuazione di detti contenuti non sono state incontrate specifiche difficoltà, essendo stato unanime il consenso in ordine alle finalità da perseguire e non è stato, inoltre, necessario richiedere consulenze esterne".

3. "Descrizione sintetica dei titoli I°, II°, III° e IV° del disegno di legge"

Descrizione sintetica del disegno di legge presentato alla Camera

Sulla base dei dati sugli incidenti stradali che mostrano gli ambiti nei quali si registrano maggiori criticità e in cui, pertanto, si pone con maggiore evidenza la necessità di disposizioni legislative volte al miglioramento della sicurezza stradale, il disegno di legge ha ritenuto di intervenire principalmente in materia di:

- guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;
- norme di comportamento alla guida;
- circolazione dei mezzi di micromobilità elettrica;
- circolazione dei velocipedi;
- regime sanzionatorio. Il disegno di legge si compone di cinque titoli e complessivi diciotto articoli.

I primi quattro titoli con gli articoli da 1 a 16 sono dedicati agli interventi più urgenti in materia di sicurezza stradale al fine di migliorare la sicurezza della guida. Già nel numero 161, cui si rimanda, è stata fornita una descrizione sintetica del disegno di legge. Il 27 giugno dello scorso anno, in aula della Camera dei deputati, sono state introdotte le modifiche al disegno di legge che contiene una descrizione sintetica dei 16 articoli.

Il quinto titolo è composto dai due articoli 17 e 18, che delegano al Governo, mediante una specifica delega al Governo (decreto legislativo n. 285/1992).

Ti informiamo che abbiamo modificato alcune delle nostre politiche per rispondere ai requisiti del nuovo Regolamento Europeo per la Protezione dei Dati Personali (GDPR). In particolare abbiamo aggiornato la [Privacy Policy](#) e la [Cookie Policy](#) per renderle più chiare e trasparenti e per introdurre i nuovi diritti che il Regolamento ti garantisce.

Accetta tutti i cookie Impostazioni

Solo cookie tecnici

Nella presentazione del disegno di legge viene precisato che l'attuale codice della strada, oltre ai principi generali, alle regole di comportamento alla guida e alle sanzioni in caso di illecito, contiene anche una serie di disposizioni estremamente tecniche e di dettaglio che hanno contribuito, insieme ad un'abbondante produzione di interventi normativi succedutesi nel tempo, a rendere la relativa disciplina di difficile interpretazione ed applicazione.

DESCRIZIONE SINTETICA DEL TITOLO V° DEL DISEGNO DI LEGGE	
TIPOLOGICO	CONTENUTO
Titolo V°	Delega al Governo e delegificazione in materia di disciplina stradale e disposizioni final.
Art. 17 (1)	Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina della circolazione stradale
17	Delega al Governo per adottare entro 12 mesi una o più norme legislative per modificare e armonizzare la legislazione vigente in materia di motorizzazione e di circolazione stradale
18	Adempiti di cui al 1° comma dell'articolo 17 della presente legge e sono regolati con semplicità e chiarezza le seguenti materie: miglioramento dell'efficienza dell'azione amministrativa, semplificazione della procedura, riordino della competenza tra enti statali, regionali ed enti locali e provvidioni di emergenza di prevenzione. Nessuna altra materia, un ufficio statale, regionale o locale di competenza e grado.
19	Obiettivi di cui all'1° comma dell'articolo 17 della presente legge sono i seguenti: periodo e rinvii definiti, responsabilità del CdC e svincolamento dall'altro norme statali e provinciali, delegificazione della normativa tecnica, in materia di norme di comportamento e delle sanzioni per garantire la tutela della sicurezza stradale, revisione e semplificazione dei procedimenti per l'attribuzione delle licenze anche in relazione ai nuovi impianti di energia e potenza, qualificazione delle attività in funzione della qualità e agibilità, per quelle relative a comportamenti basati sull'automazione individuale e dell'azione pubblica, disciplina della licenza, responsabilità di controllo di qualità, sicurezza e affidabilità e il tipo di controllo, revisione della disciplina di circolazione dei veicoli e di altri dispositivi di sicurezza per i veicoli della categoria M, per la tutela dell'ordine pubblico, della mobilità nazionale e internazionale del sistema dei trasporti e in giudizio con l'obbligo dello svolgimento della procedura, rispetto delle disposizioni per l'accesso dei veicoli di categoria M, alla circolazione del sistema di trasporto pubblico, integrazione delle norme pubbliche e private emanate dal CCS, introduzione, controllo di qualità e monitoraggio delle attività di sicurezza dei veicoli ad alta potenza, mobilità, completezza delle norme di qualificazione, armonizzazione ed integrazione per favorire la diffusione di veicoli innovativi ed ecosostenibili, compresi i veicoli a motore, disposizioni per la circolazione dei veicoli a due ruote e la mobilità nazionale, introduzione di MET del sistema di produzione norme e linee guida per la progettazione e la costruzione di strade e servizi ad alta velocità, alla sicurezza dei veicoli a due ruote, semplificazione delle procedure per le modifiche alle caratteristiche costruttive dei veicoli circolanti, stabilimento di adempimenti a tutto raggio, miglioramento della qualità della circolazione mediante revisione dei titoli di possesso, razionalizzazione dei titoli abilitativi alla guida nei territori della procedura, gestione della sicurezza e assicurare un'adeguata formazione, determinazione del tempo minimo di permanenza in Italia dei veicoli circolanti all'estero, rapporto fra il titolare il proprietario della struttura o un altro che assicura la guida e quello che guida il veicolo.
20	Delega al Governo per adottare entro un mese dalla data dell'emanazione legislativa di cui al 1° comma, la più ingenerosa di quelle della disciplina prevista dal titolo V° del D.Lgs. n. 280/1999, del regolamento di esecuzione di cui al DPR n. 495/1992 e da altre norme di settore con le seguenti modalità:
21	La norma di legge che disciplina le materie di cui al 1° comma dell'articolo 17 della presente legge deve essere approvata dal Parlamento entro il termine di cui al comma 1 del presente articolo.
22	Il Governo adotta le disposizioni necessarie per modificare i regolamenti di cui al DPR n. 495/1992, con le modalità indicate da detto articolo e nei termini di cui al presente articolo.
23	Governo più decreti del M5 sono adottate entro il termine di cui al comma 1 del presente articolo, in materia di norme di qualificazione, armonizzazione ed integrazione per favorire la diffusione di veicoli innovativi ed ecosostenibili, compresi i veicoli a motore, disposizioni per la circolazione dei veicoli a due ruote e la mobilità nazionale, introduzione di MET del sistema di produzione norme e linee guida per la progettazione e la costruzione di strade e servizi ad alta velocità, alla sicurezza dei veicoli a due ruote, semplificazione delle procedure per le modifiche alle caratteristiche costruttive dei veicoli circolanti, stabilimento di adempimenti a tutto raggio, miglioramento della qualità della circolazione mediante revisione dei titoli di possesso, razionalizzazione dei titoli abilitativi alla guida nei territori della procedura, gestione della sicurezza e assicurare un'adeguata formazione, determinazione del tempo minimo di permanenza in Italia dei veicoli circolanti all'estero, rapporto fra il titolare il proprietario della struttura o un altro che assicura la guida e quello che guida il veicolo.
24	Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo può adottare una o più decreti legislativi concernenti disposizioni di procedura e di competenza degli enti in materia di circolazione e nel rispetto dei requisiti di cui al comma 1 del presente articolo.
25	Attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo e dei decreti di cui al presente articolo, con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge. Le amministrazioni competenti provvedono nell'ambito della propria competenza, in materia di attuazione del presente articolo, a tutte le attività legislative, amministrative e di controllo necessarie per assicurare l'attuazione del presente articolo.
Art. 18	Il presente articolo è applicato con le modalità indicate nel presente articolo.
26	Il presente articolo è applicato con le modalità indicate nel presente articolo.
27	Il presente articolo è applicato con le modalità indicate nel presente articolo.



4. "Descrizione sintetica del titolo V° del disegno di legge"

L'art. 18 non era presente nel disegno di legge originario del mese di giugno ed è stato introdotto solo nella versione consegnata il 28 settembre alla Camera per delegare il Governo ad aggiornare il regolamento di esecuzione (DPR n. 495/1992) alle modifiche che il disegno di legge stesso, quando sarà approvato dalle due Camere e pubblicato sulla gazzetta ufficiale, apporterà al vigente Codice della Strada.

L'art. 18, inoltre contiene la clausola di invarianza finanziaria che prevede che dall'attuazione delle norme contenute nel disegno di legge non debbano derivare maggiori oneri per la finanza pubblica.

Viene allegata anche la Figura 4 che riporta sinteticamente i due articoli 17 e 18 del V° titolo che dispongono la delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina in materia di motorizzazione e circolazione stradale, attraverso l'emanazione di uno o più decreti legislativi di modifica del Codice della strada vigente.

In entrambe le tabelle sono evidenziate con colore rosso le modifiche che sono state apportate nel testo presentato alla Camera il 28 settembre del 2023 rispetto al testo varato dal Consiglio dei ministri il 27 giugno 2023 ed illustrato sommariamente nel numero 161.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Lavori della IX° commissione della Camera dei deputati

Come è stato già accennato nelle pagine precedenti, il disegno di legge è stato presentato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Camera dei deputati il 28 settembre 2023, come risulta dall'Atto Camera n. C.1435 recante "Disegno di Legge - Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" l'Atto Camera C.1435 è stato assegnato alla IX° Commissione della Camera - che si occupa di "Trasporti, poste e telecomunicazioni" -, che aveva già diverse proposte di legge in materia di circolazione e sicurezza stradale d'iniziativa parlamentare ed anche alcune proposte presentate dai Consigli regionali del Veneto, della Lombardia e della Puglia e due presentate dal CNEL.

Table with 2 columns: 'PROPOSTE DI LEGGE ABBINATE AL DISEGNO DI LEGGE C.1435' and 'MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA'. It lists various legislative proposals (e.g., C.1435, C.1436, C.1437) and their corresponding amendments to the Italian Road Code.



5. "Proposte di legge già presenti alla Camera ed abbinare all'Atto Camera C1435" (ordinati per materia).

Nota 1 *: proposta di legge di iniziativa parlamentare.
Nota 2 **: le due proposte C347 e C1483) sono state accolte nella seconda seduta della Commissione, mentre tutte le altre sono state dichiarate ammissibili nella prima seduta

Nella tabella 4 sono riportati i contenuti sintetici delle 23 proposte di legge ed anche delle ulteriori due che sono state aggiunte durante la seconda seduta della Commissione.

La IX° Commissione ha tenuto la prima seduta in "sede referente" il 25 ottobre 2023 con la presentazione del disegno di legge governativo C.1435 unitamente alle altre 25 proposte di legge di modifica del Codice della strada sopracitate (Figura 6 sotto).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Nella Figura 7 sotto sono riportate in forma sintetica le 16 sedute che ha tenuto la IX° Commissione, a partire dal 25 ottobre scorso fino alla data di redazione del presente articolo con l'indicazione dell'attività svolta in ciascuna seduta. Nella seconda seduta è continuata la presentazione del disegno di legge C.1435 e delle 23 proposte già presenti cui sono state aggiunte altre 2 d'iniziativa parlamentare.

Nella terza seduta del 29 novembre la Commissione delibera di adottare come testo base il testo del disegno di legge C.1435: di conseguenza le 25 proposte e tutte le altre che saranno presentate dai parlamentari membri della Commissione, dopo averne accertato l'ammissibilità, saranno considerate come proposte di emendamenti al disegno di legge.

Si ricorda che, il base agli articoli 86 e 89 del Regolamento della Camera dei Deputati, l'ammissibilità di una proposta emendativa non può essere concessa qualora riguardi materie estranee a quelle trattate nel disegno di legge.

Nella quarta seduta del 19 dicembre, il presidente ha informato che sono stati ricevuti 760 emendamenti ammissibili mentre 9, in conformità ai citati articoli del Regolamento della Camera sono stati dichiarati inammissibili e nella quinta seduta del 20 dicembre ne è stata confermata l'inammissibilità anche dopo i ricorsi che sono stati presentati.

Mercoledì 25 ottobre 2023		- 232 -	Commissione IX
IX COMMISSIONE PERMANENTE			
(Trasporti, poste e telecomunicazioni)			
S O M M A R I O			
SEDE REFERENTE			
Interventi in materia di sicurezza stradale; delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, C. 41 Braschi, C. 56 Guarnieri, C. 155 Comasoli, C. 411 Vinci, C. 412 Vinci, C. 528 Berruto, C. 529 Malè, C. 529 Di Luca, C. 834 Consiglio regionale della Lombardia, C. 684 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 659 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 692 Cusi, C. 719 Sacrilla, C. 805 Consiglio regionale del Veneto, C. 834 Consiglio regionale del Veneto, C. 892 Iaria, C. 915 Iaria, C. 1000 Manunzi, C. 1213 Consiglio regionale della Puglia, C. 1259 Deidda, C. 1245 Morasut, C. 1399 Cherchi, C. 1413 Consiglio regionale del Veneto e C. 1435 Geronzi (Esame e rinvii)			
			229
SEDE CONSULTIVA			
Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2022-2024, Emendamenti C. 1342 Governo (Parere alla XIV Commissione) (Esame e conclusioni - Parere su emendamenti)			
			243
ALLEGATO 1 (Emendamenti trasmessi dalla XIV Commissione)			
			248
ALLEGATO 2 (Proposta di parere del relatore)			
			252
ALLEGATO 3 (Parere approvato)			
			253
ATTI DEL GOVERNO			
Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente modifiche al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, in materia di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di peschi dei samoli, Anno n. 84 (Regione del Friuli-Venezia Giulia) (Articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusioni - Parere favorevole)			
			246
ALLEGATO 4 (Parere approvato)			
			254
SEDE CONSULTIVA			
DL 133-2023 Disposizioni urgenti in materia di immigrazione e protezione internazionale, nonché per il riassetto alle politiche di sicurezza e la funzionalità del Ministero dell'Interno, C. 1458 Governo (Parere alla I Commissione) (Seguito dell'esame e conclusioni - Parere favorevole con autorizzazione)			
			246
ALLEGATO 1 (Parere approvato)			
			255
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI			
			247
SEDE REFERENTE		viale il viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti Galeazzo Bignami.	
Mercoledì 25 ottobre 2023 - Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA - Inter.		La seduta comincia alle 14.	

6. "IX" Commissione permanente, Sede Referente, 25 Ottobre 2023"

Come risulta dalla Figura 7, dalla sesta seduta del 10 gennaio, alla sedicesima seduta del 21 febbraio, i relatori hanno illustrato i 760 emendamenti, singolarmente o in gruppi di emendamenti identici iniziando da quelli relativi all'art. 1 del disegno di legge. Al termine della presentazione l'emendamento o il gruppo di emendamenti è stato posto a votazione per decidere se accoglierlo o respingerlo.

Dopo l'esame dei 760 emendamenti, la Commissione, con votazione a maggioranza, ha accolto solo 146 emendamenti al disegno di legge. Tra questi 146 emendamenti, 91 contengono modifiche ai 18 articoli e 55 propongono di aggiungere altri 19 nuovi articoli al disegno di legge. Sono stati respinti in totale 512 emendamenti così suddivisi: 445 emendamenti con modifiche ai diciotto articoli del disegno di legge e 67 emendamenti con proposte di nuovi articoli da aggiungere al disegno di legge.

I proponenti hanno ritirato 102 emendamenti prima della votazione.

Nella sedicesima seduta della IX° Commissione, il 21 febbraio scorso, il presidente, al termine dei lavori ha dichiarato: "l'esame di tutte le proposte emendative presentate è concluso" ed ha informato che "il testo del provvedimento, come risultante con gli emendamenti approvati,



sarà trasmesso alle Commissioni competenti in sede consultiva ai fini dell'espressione dei prescritti pareri."

A seguito dell'informazione data dal presidente, l'esame da parte della IX° Commissione è concluso ed il testo del disegno di legge, integrato con tutti i 146 emendamenti ritenuti ammissibili, sarà presto sottoposto al parere delle seguenti Commissioni della Camera: I° Affari Costituzionali e II° Giustizia (ex art. 73, comma 1 bis del regolamento della Camera per le disposizioni in materia di sanzioni), V° Bilancio e Tesoro, VI° Finanze, VII° Cultura, VIII° Ambiente, X° Attività produttive, XII° Affari sociali, XIII° Agricoltura, XIV° Politiche U.E. e della Commissione parlamentare per le questioni regionali. Dopo il parere delle sopraindicate Commissioni, il disegno di legge, integrato con gli emendamenti che sono stati accolti, potrà andare in aula per l'approvazione da parte della Camera.

Si prevede che anche in fase di approvazione nell'aula saranno presentati ulteriori emendamenti perché sono stati già annunciati da diversi parlamentari cui sono stati respinti quelli presentati nella IX Commissione. Dopo l'approvazione della Camera, il disegno di legge sarà trasferito al Senato dove sarà oggetto di analogo iter prima dell'approvazione definitiva.

SEDUTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA PER L'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE C. 1435*	
ATTIVITÀ DELLA COMMISSIONE (*)	
NO.	DATA
1*	05/05/2024
2*	20/05/2024
3*	28/05/2024
4*	19/05/2024
5*	20/05/2024
6*	19/05/2024
7*	15/05/2024
8*	07/05/2024
9*	28/05/2024
10*	20/05/2024
11*	01/05/2024
12*	02/05/2024
13*	10/05/2024
14*	14/05/2024
15*	20/05/2024
16*	21/05/2024



7. "Sedute della IX° Commissione della Camera per l'esame del disegno di legge C. 1435".

Nota (*): con il colore arancione sono indicati i nuovi articoli, proposti con emendamenti ed approvati dalla IX° Commissione, che sono stati aggiunti nel disegno di legge

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

A parere dello scrivente l'iter è ancora lungo, ci vorranno ancora diversi mesi ed il testo potrebbe subire ancora notevoli modifiche. Nella migliore delle ipotesi, il trasferimento al Senato potrebbe avvenire nel prossimo mese di giugno ed il disegno di legge potrebbe essere approvato entro il corrente anno.

Nei prossimi numeri dell'Osservatorio verrà comunque fornito un aggiornamento e da ultimo verrà pubblicato e commentato il testo definitivo.

> Se questo articolo ti è piaciuto, iscriviti alla Newsletter mensile al link <http://eepurl.com/dpKhwl> <

Il presente articolo è tratto dal fascicolo n° 164 Marzo/Aprile 2024

Tag [Incidentalità](#) [Normazione](#) [Sicurezza stradale](#) [Leggi e Normative](#) [Codice della Strada](#)



< Articolo precedente

Quando assistenza è sinonimo di eccellenza

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE



CASA EDITRICE EDI-CEM SRL

Via Amatore Sciesa, 6/A
20135 Milano

Tel. 02.5456045 / 02.54100264

online@stradeeautostrade.it – edi-cem.srl@pec.it
www.stradeeautostrade.it – www.edi-cem.it

DISCLAIMER

La riproduzione di illustrazioni e articoli pubblicati nonché la loro traduzione è riservata e non può avvenire senza espressa autorizzazione della Casa Editrice.



18 maggio 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 26°C



asknews

HOME POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS
+ALTRE SEZIONI +REGIONI



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



SPORT VIDEONEWS

Filippo Volandri e Tathiana Garbin ricevono la Racchetta d'oro 2024

18 MAGGIO 2024

ECONOMIA

Stellantis, Urso: entro maggio puntiamo a intesa per 1 mln veicoli

Ministro: lavoriamo anche perchè si insedino altri produttori

MAG 18, 2024 Stellantis

info & imprese



asknews

Segui la Pagina

174.685 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Roma, 18 mag. (askanews) – Il ministro delle imprese e del made in Italy Adolfo Urso punta a raggiungere entro questo mese un'intesa con Stellantis per l'aumento della produzione degli stabilimenti del gruppo a 1 milione di veicoli annui.

“Noi sin dall'inizio della legislatura – ha detto Urso intervenendo al Festival della Politica a Fregene, alle porte di Roma – abbiamo riattivato il tavolo sull'automotive, comprensivo di tutto il settore, e poi d'intesa con Tavares (ceo di Stellantis, ndr) abbiamo insediato un tavolo Stellantis specifico con l'obiettivo di concordare con tutte le forze sindacali e con le regioni su cui insistono gli stabilimenti di Stellantis, e con l'Anfia, l'associazione di settore che rappresenta questo straordinario indotto automobilistico italiano, che è un orgoglio del made in Italy e che ci è invidiato dalle altre nazioni europee, gli strumenti che anche il governo dovrebbe mettere in campo per consentire all'azienda di raggiungere un obiettivo più ambizioso, quello di un milione di veicoli, tra auto e veicoli commerciali prodotti nel nostro Paese”.

“Penso – ha affermato Urso – che entro il mese di maggio dovremo riuscire a raggiungere questa intesa, tra l'altro credo che il 28 di maggio abbiamo convocato gli ultimi due tavoli di questa fase che analizza stabilimento per stabilimento come può crescere la produzione, i modelli più innovativi, la formazione dei lavoratori e le relazioni con l'indotto. Perché non si tratta solo di realizzare un milione di veicoli, si tratta di realizzare modelli innovativi, di investire in ricerca e innovazione, in formazione professionale, in efficientamento energetico e anche in un piano di programmazione che possa consentire alla nostra filiera dell'indotto di reggere la sfida. Penso che tutto questo possa, anzi debba definirsi entro maggio, e su questo stiamo lavorando in maniera serrata. Nel contempo, ma l'ho detto con assoluta trasparenza, stiamo lavorando perché si insedino anche altre case automobilistiche. Quando qualcuno mi dice: ma come veicoli cinesi. Ma è meglio produrli in Italia con le regole italiane ed europee, con l'indotto della nostra componentistica, piuttosto che importarle e venderle nelle reti nazionali”.

Stellantis, Urso: entro maggio puntiamo a intesa per 1 mln veicoli

Ministro: lavoriamo anche perchè si insedino altri produttori Roma, 18 mag. (askanews) - Il ministro delle imprese e del made in Italy Adolfo Urso punta a raggiungere entro questo mese un'intesa con Stellantis per l'aumento della produzione degli stabilimenti del gruppo a 1 milione di veicoli annui. "Noi sin dall'inizio della legislatura - ha detto Urso intervenendo al Festival della Politica a Fregene, alle porte di Roma - abbiamo riattivato il tavolo sull'automotive, comprensivo di tutto il settore, e poi d'intesa con Tavares (ceo di Stellantis, ndr) abbiamo insediato un tavolo Stellantis specifico con l'obiettivo di concordare con tutte le forze sindacali e con le regioni su cui insistono gli stabilimenti di Stellantis, e con l'Anfia, l'associazione di settore che rappresenta questo straordinario indotto automobilistico italiano, che è un orgoglio del made in Italy e che ci è invidiato dalle altre nazioni europee, gli strumenti che anche il governo dovrebbe mettere in campo per consentire all'azienda di raggiungere un obiettivo più ambizioso, quello di un milione di veicoli, tra auto e veicoli commerciali prodotti nel nostro Paese". "Penso - ha affermato Urso - che entro il mese di maggio dovremo riuscire a raggiungere questa intesa, tra l'altro credo che il 28 di maggio abbiamo convocato gli ultimi due tavoli di questa fase che analizza stabilimento per stabilimento come può crescere la produzione, i modelli più innovativi, la formazione dei lavoratori e le relazioni con l'indotto. Perchè non si tratta solo di realizzare un milione di veicoli, si tratta di realizzare modelli innovativi, di investire in ricerca e innovazione, in formazione professionale, in efficientamento energetico e anche in un piano di programmazione che possa consentire alla nostra filiera dell'indotto di reggere la sfida. Penso che tutto questo possa, anzi debba definirsi entro maggio, e su questo stiamo lavorando in maniera serrata. Nel contempo, ma l'ho detto con assoluta trasparenza, stiamo lavorando perchè si insedino anche altre case automobilistiche. Quando qualcuno mi dice: ma come veicoli cinesi. Ma è meglio produrli in Italia con le regole italiane ed europee, con l'indotto della nostra componentistica, piuttosto che importarle e venderle nelle reti nazionali". Check out other tags:



 L'intervista **Adolfo Urso**

Urso: «Stellantis deve produrre più auto italiane»

Umberto Mancini

«Tavares aumenti la produzione in Italia». Così Urso. *A pag. 10*

«Fiat Topolino bloccate? Tavares deve aumentare la produzione in Italia»

► Il ministro: «La legge sul made in Italy va rispettata da tutti, aziende e Stati»

«Pronta a partire la gigafactory di Termoli Tuteleremo la filiera nazionale dell'auto»

Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso partiamo dai temi più caldi del momento: Stellantis e Ilva. Sul primo dossier, quello strategico per la nostra manifattura, siamo quasi alla fine del negoziato con la casa automobilistica per aumentare la produzione nazionale, lei è ottimista?

«Siamo positivi, perché sappiamo di essere dalla parte della ragione e lavoriamo sempre e solo a tutela dell'interesse generale».

Ma la svolta è imminente?

«Gli stabilimenti di Stellantis si reggono solo se aumentano i livelli produttivi, con nuovi modelli elettrici ma anche ibridi. Ci aspettiamo che avvenga a Mirafiori, per raggiungere la soglia di 200mila auto, ma anche a Melfi, dove vi sono le più significative criticità nell'indotto. Un milione di veicoli è l'obiettivo su cui lo stesso Carlos Tavares concordò quando ci incontrammo al ministero in giugno dell'anno scorso. Nei prossimi giorni porteremo a definizione il contratto di sviluppo per la gigafactory di Termoli ed entrerà in vigore il nuovo piano incentivi auto. Ora tocca all'azienda».

Qualcuno sostiene che manca il dialogo.

«Personalmente ho incontrato tre volte John Elkann e tre volte Tavares. Non è necessario comunicarlo ogni volta. Abbiamo insediato il tavolo automotive a inizio legislatura e il tavolo specifico su Stellantis a dicembre scorso. Si concluderà a fine maggio con le riunioni su

Pomigliano e Cassino, poi tiremo le somme, insieme. Spero che ci sia piena convergenza di tutti gli attori, ovviamente dell'azienda ma anche di sindacati, Regioni ed Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera dell'automotive, orgoglio del Made in Italy. Più produzione, modelli innovativi, investimenti in ricerca e innovazione, salvaguardia occupazionale, tutela dell'indotto».

Ma il secondo produttore di auto, come più volte annunciato, arriverà in Italia per creare nuovi posti di lavoro?

«Penso di sì. È assolutamente necessario per colmare il gap, solo in Italia così ampio, tra produzione nazionale e immatricolazione. Ogni anno si producono 500mila auto e se ne immatricolano tre volte di più. Dobbiamo colmare questo divario».

L'ad del gruppo Carlos Tavares vuole importare e vendere nella rete Stellantis anche le auto prodotte con il suo partner in Cina.

«E noi intendiamo invece sostenere la produzione interna, e quindi il lavoro e l'impresa italiana, con la sua filiera».

Ma il sequestro delle Fiat Topolino a Livorno, così come l'operazione su Alfa Romeo Milano, ha messo in luce comportamenti anomali, da furbetti? Una minicar prodotta in Marocco ma con la bandiera tricolore sulla fiancata. La legge sul Made in Italy va rispettata....

«La legge è uguale per tutti. A tutela dei consumatori e dei produttori. Vale in Italia, dove peraltro è stata codificata venti anni fa, nel 2003, in una norma contro l'italian sounding da me stesso ideata quando ero al Commercio Estero. Ma attenzione vale anche per tutti i 53 Paesi che hanno sottoscritto l'accordo di Madrid contro le indicazioni fallaci, Francia e Marocco compresi».

Ciò significa che agirete anche a livello internazionale?

che a livello internazionale?

«Noi ci auguriamo e lavoriamo affinché Stellantis affermi la sua leadership di produttore nazionale proprio perché tutti siamo ben consapevoli del valore aggiunto del Made in Italy, ovunque percepito come marchio di qualità ed eccellenza, proprio per questo il consumatore mondiale è disposto a pagare qualcosa in più pur di acquisire un prodotto italiano».

Altro capitolo. Su Ilva invece a che punto è la trattativa con la Ue sul prestito ponte? L'impianto più grande d'Europa avrà un rilancio?

«A buon punto. Il confronto prosegue in modo positivo e presto saremo in condizione di erogare anche i 320 milioni del prestito ponte. 150 milioni di patrimonio destinato sono già stati erogati e altrettanti lo saranno a brevissimo per le opere di manutenzione, assolutamente urgenti e necessarie».

Avete stanziato altri fondi, cambiato passo rispetto ad Arcelor, ora cosa devono aspettarsi i lavoratori?

ri di Taranto e il Paese per una filiera strategica nel contesto del mercato globale?

«Abbiamo salvato gli impianti, realizzando un piano di ripristino produttivo, a fine anno si potrà tornare a produrre 4 milioni di tonnellate annue. A fine 2025, 6 milioni. La siderurgia è strategica per la nostra industria, per questo siamo impegnati anche a Piombino e Terni e a sostenere le acciaierie del Nord, le più avanti nella tecnologia green in Europa».

Ma farete causa al colosso Arcelor Mittal che, a giudizio dei sindacati, non si è impegnato a Taranto come avrebbe dovuto?

«Spero che vi sia un accordo sull'ammontare del risarcimento. Sono state certificate oltre mille criticità agli impianti. E si stanno valutando anche i danni potenziali per la mancata produzione».

I segnali dall'economia reale sono positivi, l'occupazione cresce, la spinta delle misure del governo funziona nonostante la Bce non abbia ancora tagliato i tassi, che previsioni fa?

«Gli indicatori sono positivi.

In Italia, per la prima volta, si registra una crescita del Pil superiore a quello di Francia e Germania, le altre grandi nazioni europee membri del G7, e un tasso di inflazione nettamente inferiore, ad aprile appena lo 0,9. Lo spread si è ridotto di oltre 100 punti, la Borsa di Milano segna il record di crescita, l'occupazione è aumentata di oltre mezzo di milione di posti di lavoro, l'export continua a crescere, nello scorso anno abbiamo superato la Corea del Sud diventando il quinto paese esportatore a livello mondiale. Siamo sulla strada giusta ma sappiamo che non bisogna demordere, abbiamo ancora tanto da fare».

Uno sguardo ai tavoli di crisi aziendali. Molte vertenze sono state risolte dopo anni di immobilismo, facciamo un bilancio sintetico da Nord a Sud?

«Whirlpool di Napoli come Ferrosud in Basilicata, Speedline, Treofan, Marelli e Termini Imerese, dopo dodici anni di cassa integrazione, ripartono. Siamo vicini alla soluzione per Wartsila a Trieste come per Piaggio a Genova».

I sindacati spingono per una soluzione su Industria Italiana Autobus. Come procede il vostro lavoro su questo fronte?

«Ho convocato per mercoledì un confronto con il gruppo

Seri, che ha presentato una proposta di acquisizione, con i sindacati, insieme con Leonardo e Invitalia perché siano chiare le prospettive industriali e le garanzie che abbiamo ottenuto anche al fine di garantire che nel sito industriale possano insediarsi altri importanti attori nel settore della mobilità elettrica».

I venti di guerra si fanno sempre più insistenti. Come saranno i prossimi mesi?

«La prossima trilaterale Italia-Francia-Germania sulla politica industriale, si terrà a Berlino, su richiesta del collega Habeck, sull'industria della Difesa. Cambiano le priorità perché sono cambiati gli assetti geopolitici. Dobbiamo passare dall'Europa dei consumatori all'Europa dei produttori, sostenendo l'impresa e il lavoro europeo, come fanno gli Stati Uniti, anche per garantire, attraverso la filiera produttiva, l'autonomia strategica europea. Per questo stiamo investendo sulla siderurgia e sulla chimica verde, sulla microelettronica e sulle materie prime critiche che servono alla tecnologia digitale e green, dalle batterie ai pannelli fotovoltaici, ai semiconduttori, all'aerospazio. La sicurezza economica sarà il nuovo paradigma dell'Europa».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VA BENE L'ECONOMIA NEL NOSTRO PAESE, LA CRESCITA DEL PIL SUPERIORE A QUELLA DI FRANCIA E GERMANIA



FARE CAUSA AD ARCELOR SULL'ILVA? SPERO IN UN ACCORDO SUL RISARCIMENTO, CERTIFICATE MILLE CRITICITÀ AGLI IMPIANTI



CONFRONTO POSITIVO IN EUROPA PER LA CONCESSIONE DEL PRESTITO PONTE PER LO STABILIMENTO DI TARANTO



A sinistra il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. A destra le Fiat Topolino sequestrate al porto di Livorno (Foto de "Il Tirreno")



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



IL MATTINO

Urso: «Tavares deve aumentare la produzione in Italia. Un altro player in arrivo»

L'intervista al Ministro delle Imprese e del Made in Italy, dal caso Stellantis all'Ilva



Urso: «Tavares deve aumentare la produzione in Italia. Un altro player in arrivo»

di Umberto Mancini

M ARTICOLO RISERVATO AGLI ABBONATI

Lunedì 20 Maggio 2024, 00:24 - Ultimo agg. : 09:56

6 Minuti di Lettura

- Ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso** partiamo dai due temi più caldi del momento: **Stellantis** e **Ilva**. Sul primo dossier, quello
- strategico per la nostra manifattura, siamo quasi alla fine del negoziato con la casa automobilistica per aumentare la produzione nazionale, lei è ottimista?
-

APPROFONDIMENTI



Meloni: «Elezioni europee decisive»



Roccella: «No a forzature gender»

«Siamo positivi, perché sappiamo di essere dalla parte della ragione e lavoriamo sempre e solo a tutela dell'interesse generale».

Ma la svolta è imminente?

«Gli stabilimenti di Stellantis si reggono solo se aumentano i livelli produttivi, con nuovi modelli elettrici ma anche ibridi. Ci aspettiamo che avvenga a Mirafiori, per raggiungere la soglia di 200mila auto, ma anche a Melfi, dove vi sono le più significative criticità nell'indotto. Un milione di veicoli è l'obiettivo su cui lo stesso Tavares concordò quando ci incontrammo al ministero in giugno dell'anno scorso. Nei prossimi giorni porteremo a definizione il contratto di sviluppo per la gigafactory di Termoli ed entrerà in vigore il nuovo piano incentivi auto. Ora tocca all'azienda».

adv

Qualcuno sostiene che manca il dialogo.

«Personalmente ho incontrato tre volte John Elkann e tre volte Tavares. Non è necessario comunicarlo ogni volta. Abbiamo insediato il tavolo automotive a inizio legislatura e il tavolo specifico su Stellantis a dicembre scorso. Si concluderà a fine maggio con le riunioni su Pomigliano e Cassino, poi tireremo le somme, insieme. Spero che ci sia piena convergenza di tutti gli attori, ovviamente dell'azienda ma anche di sindacati, Regioni ed Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera dell'automotive, orgoglio del Made in Italy. Più produzione, modelli innovativi, investimenti in ricerca e innovazione, salvaguardia

occupazionale, tutela dell'indotto».

Ma il secondo produttore di auto, come più volte annunciato, arriverà in Italia per creare nuovi posti di lavoro?

«Penso di sì. È assolutamente necessario per colmare il gap, solo in Italia così ampio, tra produzione nazionale e immatricolazione. Ogni anno si producono 500mila auto e se ne immatricolano tre volte di più. Dobbiamo colmare questo divario».

L'ad del gruppo Carlos Tavares vuole importare e vendere nella rete Stellantis anche le auto prodotte con il suo partner in Cina.

«E noi intendiamo invece sostenere la produzione interna, e quindi il lavoro e l'impresa italiana, con la sua filiera».

Ma il sequestro delle Fiat Topolino a Livorno, così come l'operazione su Alfa Romeo Milano, ha messo in luce comportamenti anomali, da furbetti? La legge sul Made in Italy va rispettata...

«La legge è uguale per tutti. A tutela dei consumatori e dei produttori. Vale in Italia, dove peraltro è stata codificata venti anni fa, nel 2003, in una norma contro l'italian sounding da me stesso ideata quando ero al Commercio Estero. Ma attenzione vale anche per tutti i 53 Paesi che hanno sottoscritto l'accordo di Madrid contro le indicazioni fallaci, Francia e Marocco compresi».

Ciò significa che agirete anche a livello internazionale?

«Noi ci auguriamo e lavoriamo affinché Stellantis affermi la sua leadership di produttore nazionale proprio perché tutti siamo ben consapevoli del valore aggiunto del Made in Italy, ovunque percepito come marchio di qualità ed eccellenza, proprio per questo il consumatore mondiale è disposto a pagare qualcosa in più pur di acquisire un prodotto italiano».

Altro capitolo. Su Ilva invece a che punto è la trattativa con la Ue sul prestito ponte? L'impianto più grande d'Europa avrà un rilancio?

«A buon punto. Il confronto prosegue in modo positivo e presto saremo in condizione di erogare anche i 320 milioni del prestito ponte. 150 milioni di patrimonio destinato sono già stati erogati e altrettanti lo saranno a brevissimo per le opere di manutenzione, assolutamente urgenti e necessarie».

Avete stanziato altri fondi, cambiato passo rispetto ad Arcelor, ora cosa devono aspettarsi i lavoratori di Taranto e il Paese per una filiera strategica nel contesto del mercato globale?

«Abbiamo salvato gli impianti, realizzando un piano di ripristino produttivo, a fine anno si potrà tornare a produrre 4 milioni di tonnellate annue. A fine 2025, 6 milioni. La siderurgia è strategica per la nostra industria, per

questo siamo impegnati anche a Piombino e Terni e a sostenere le acciaierie del Nord, le più avanti nella tecnologia green in Europa».

Ma farete causa al colosso Arcelor Mittal che, a giudizio dei sindacati, non si è impegnato a Taranto come avrebbe dovuto?

«Spero che vi sia un accordo sull'ammontare del risarcimento. Sono state certificate oltre mille criticità agli impianti. E si stanno valutando anche i danni potenziali per la mancata produzione».

I segnali dall'economia reale sono positivi, l'occupazione cresce, la spinta delle misure del governo funziona nonostante la Bce non abbia ancora tagliato i tassi, che previsioni fa?

«Gli indicatori sono positivi. In Italia, per la prima volta, si registra una crescita del Pil superiore a quello di Francia e Germania, le altre grandi nazioni europee membri del G7, e un tasso di inflazione nettamente inferiore, ad aprile appena lo 0,9. Lo spread si è ridotto di oltre 100 punti, la Borsa di Milano segna il record di crescita, l'occupazione è aumentata di oltre mezzo di milione di posti di lavoro, l'export continua a crescere, nello scorso anno abbiamo superato la Corea del Sud diventando il quinto paese esportatore a livello mondiale. Siamo sulla strada giusta ma sappiamo che non bisogna demordere, abbiamo ancora tanto da fare».

Uno sguardo ai tavoli di crisi aziendali. Molte vertenze sono state risolte dopo anni di immobilismo, facciamo un bilancio sintetico da Nord a Sud?

«Whirlpool di Napoli come Ferrosud in Basilicata, Speedline, Treofan, Marelli e Termini Imerese, dopo dodici anni di cassa integrazione, ripartono. Siamo vicini alla soluzione per Wartsila a Trieste come per Piaggio a Genova».

I sindacati spingono per una soluzione su Industria Italiana Autobus. Come procede il vostro lavoro su questo fronte?

«Ho convocato per mercoledì un confronto con il gruppo Seri, che ha presentato una proposta di acquisizione, con i sindacati, insieme con Leonardo e Invitalia perché siano chiare le prospettive industriali e le garanzie che abbiamo ottenuto anche al fine di garantire che nel sito industriale possano insediarsi altri importanti attori nel settore della mobilità elettrica».

I venti di guerra si fanno sempre più insistenti. Come saranno i prossimi mesi?

«La prossima trilaterale Italia-Francia-Germania sulla politica industriale, si terrà a Berlino, su richiesta del collega Habeck, sull'industria della Difesa. Cambiano le priorità perché sono cambiati gli assetti geopolitici. Dobbiamo passare dall'Europa dei consumatori all'Europa dei produttori, sostenendo l'impresa e il lavoro europeo, come fanno gli Stati Uniti, anche per

garantire, attraverso la filiera produttiva, l'autonomia strategica europea. Per questo stiamo investendo sulla siderurgia e sulla chimica verde, sulla microelettronica e sulle materie prime critiche che servono alla tecnologia digitale e green, dalle batterie ai pannelli fotovoltaici, ai semiconduttori, all'aerospazio. La sicurezza economica sarà il nuovo paradigma dell'Europa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMPRESSE NEL TUO ABBONAMENTO



Chiaia, flop Metropolitan:
piano di acquisto al palo



Chico Forti, polemiche
sui costi del volo in Italia



Frenata per Conte, risalgono
le quotazioni di Italiano



Sarah: «Dal tennis alla
canzone
ma prima finisco la scuola»



Chi era Raisi, il leader
ultra-conservatore Iran



Fuga verso le scuole
paritarie:
iscritti triplicati in 8 anni

SCELTE PER TE



«Ambulanti impuniti,
colpito chi fa cultura»



Incidente in elicottero per
Raisi:
«Non è sopravvissuto»



In pensione a 38 anni, ecco
come ha fatto il militare

PIU' LETTE

1 LA FAMIGLIA
L'ex moglie italiana, il divorzio,
il matrimonio con miss America

2 LA TEMPESTA
Cecchi Paone e Antolini:
«Mio marito mi ha rovinato»

3 IL CASO
Napoli, subito chiusa dai vigili
la Mondadori della Galleria Umberto

4 L'INTERVISTA
«Ambulanti impuniti,
colpito chi fa cultura»

5 LA STRAGE
Incidenti tra auto,
quattro giovani morti

6 IRAN
Incidente in elicottero per Raisi:
«Non è sopravvissuto»



© 2024 Il Mattino - C.F. 01136950639 - P. IVA 05317851003

CALTAGIRONE EDITORE | IL MESSAGGERO | CORRIERE ADRIATICO | IL GAZZETTINO | QUOTIDIANO DI PUGLIA | LEGGO | PUBBLICITÀ

[Contatti](#) | [Informazioni Legali](#) | [Whistleblowing](#) | [Privacy Policy](#) | [Cookie Policy](#) | [Preferenze cookie](#)

Economia

Urso: «Tavares deve aumentare la produzione in Italia. Un altro player in arrivo»

di Umberto Mancini

5 Minuti di Lettura

Lunedì 20 Maggio 2024, 00:24 - Ultimo aggiornamento: 01:37



Articolo riservato agli abbonati

Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso partiamo dai due temi più caldi del momento: Stellantis e Iiva. Sul primo dossier, quello strategico per la nostra manifattura, siamo quasi alla fine del negoziato con la casa automobilistica per aumentare la produzione nazionale, lei è ottimista?

«Siamo positivi, perché sappiamo di essere dalla parte della ragione e lavoriamo sempre e solo a tutela dell'interesse generale».

Ma la svolta è imminente?

«Gli stabilimenti di Stellantis si reggono solo se aumentano i livelli produttivi, con nuovi modelli elettrici ma anche ibridi. Ci aspettiamo che avvenga a Mirafiori, per raggiungere la soglia di 200mila auto, ma anche a Melfi, dove vi sono le più significative criticità nell'indotto. Un milione di veicoli è l'obiettivo su cui lo stesso Tavares concordò quando ci incontrammo al ministero in giugno dell'anno scorso. Nei prossimi giorni porteremo a definizione il contratto di sviluppo per la gigafactory di Termoli ed entrerà in vigore il nuovo piano incentivi auto. Ora tocca all'azienda».

APPROFONDIMENTI



KERMESSE DI VOX A MADRID
Meloni: «Elezioni europee decisive»



L'INTERVISTA
Roccella: «No a forzature gender»



Qualcuno sostiene che manca il dialogo.

«Personalmente ho incontrato tre volte John Elkann e tre volte Tavares. Non è necessario comunicarlo ogni volta. Abbiamo insediato il tavolo automotive a inizio legislatura e il tavolo specifico su Stellantis a dicembre scorso. Si concluderà a fine maggio con le riunioni su Pomigliano e Cassino, poi tireremo le somme, insieme. Spero che ci sia piena convergenza di tutti gli attori, ovviamente dell'azienda ma anche di sindacati, Regioni ed Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera dell'automotive, orgoglio del Made in Italy. Più produzione, modelli innovativi, investimenti in ricerca e innovazione, salvaguardia occupazionale, tutela dell'indotto».

Ma il secondo produttore di auto, come più volte annunciato, arriverà in Italia per creare nuovi posti di lavoro?

«Penso di sì. È assolutamente necessario per colmare il gap, solo in Italia così ampio, tra produzione nazionale e immatricolazione. Ogni anno si producono 500mila auto e se ne immatricolano tre volte di più. Dobbiamo colmare questo divario».

L'ad del gruppo Carlos Tavares vuole importare e vendere nella rete Stellantis anche le auto prodotte con il suo partner in Cina.

«E noi intendiamo invece sostenere la produzione interna, e quindi il lavoro e l'impresa italiana, con la sua filiera».

Ma il sequestro delle Fiat Topolino a Livorno, così come l'operazione su Alfa Romeo Milano, ha messo in luce comportamenti anomali, da furbetti? La legge sul Made in Italy va rispettata...

«La legge è uguale per tutti. A tutela dei consumatori e dei produttori. Vale in Italia, dove peraltro è stata codificata venti anni fa, nel 2003, in una norma contro l'italian sounding da me stesso ideata quando ero al Commercio Estero. Ma attenzione vale anche per tutti i 53 Paesi che hanno sottoscritto l'accordo di Madrid contro le indicazioni fallaci, Francia e Marocco compresi».

Ciò significa che agirete anche a livello internazionale?

«Noi ci auguriamo e lavoriamo affinché Stellantis affermi la sua leadership di produttore nazionale proprio perché tutti siamo ben consapevoli del valore aggiunto del Made in Italy, ovunque percepito come marchio di qualità ed eccellenza, proprio per questo il consumatore mondiale è disposto a pagare qualcosa in più pur di acquisire un prodotto italiano».

Altro capitolo. Su Iiva invece a che punto è la trattativa con la Ue sul prestito ponte? L'impianto più grande d'Europa avrà un rilancio?

«A buon punto. Il confronto prosegue in modo positivo e presto saremo in condizione di erogare anche i 320 milioni del prestito ponte. 150 milioni di patrimonio destinato sono già stati erogati e altrettanti lo saranno a brevissimo per le opere di manutenzione, assolutamente urgenti e necessarie».

Avete stanziato altri fondi, cambiato passo rispetto ad Arcelor, ora cosa devono aspettarsi i lavoratori di Taranto e il Paese per una filiera strategica nel contesto del mercato globale?

«Abbiamo salvato gli impianti, realizzando un piano di ripristino produttivo, a fine anno si potrà tornare a produrre 4 milioni di tonnellate annue. A fine 2025, 6 milioni. La siderurgia è strategica per la nostra industria, per questo siamo impegnati anche a Piombino e Terni e a sostenere le acciaierie del Nord, le più avanti nella tecnologia green in Europa».

Ma farete causa al colosso Arcelor Mittal che, a giudizio dei sindacati, non si è impegnato a Taranto come avrebbe dovuto?

«Spero che vi sia un accordo sull'ammontare del risarcimento. Sono state certificate oltre mille criticità agli impianti. E si stanno valutando anche i danni potenziali per la mancata produzione».

I segnali dall'economia reale sono positivi, l'occupazione cresce, la spinta delle misure del governo funziona nonostante la Bce non abbia ancora tagliato i tassi, che previsioni fa?

«Gli indicatori sono positivi. In Italia, per la prima volta, si registra una crescita del Pil superiore a quello di Francia e Germania, le altre grandi nazioni europee membri del G7, e un tasso di inflazione nettamente inferiore, ad aprile appena lo 0,9. Lo spread si è ridotto di oltre 100 punti, la Borsa di Milano segna il record di crescita, l'occupazione è aumentata di oltre mezzo di milione di posti di lavoro, l'export continua a crescere, nello scorso anno abbiamo superato la Corea del Sud diventando il quinto paese esportatore a livello mondiale. Siamo sulla strada giusta ma sappiamo che non bisogna demordere, abbiamo ancora tanto da fare».

Uno sguardo ai tavoli di crisi aziendali. Molte vertenze sono state risolte dopo anni di immobilismo, facciamo un bilancio sintetico da Nord a Sud?

«Whirlpool di Napoli come Ferrosud in Basilicata, Speedline, Treofan, Marelli e Termini Imerese, dopo dodici anni di cassa integrazione, ripartono. Siamo vicini alla soluzione per Wartsila a Trieste come per Piaggio a Genova».

I sindacati spingono per una soluzione su Industria Italiana Autobus. Come procede il vostro lavoro su questo fronte?

«Ho convocato per mercoledì un confronto con il gruppo Seri, che ha presentato una proposta di acquisizione, con i sindacati, insieme con Leonardo e Invitalia perché siano chiare le prospettive industriali e le garanzie che abbiamo ottenuto anche al fine di garantire che nel sito industriale possano insediarsi altri importanti attori nel settore della mobilità elettrica».

I venti di guerra si fanno sempre più insistenti. Come saranno i prossimi mesi?



«La prossima trilaterale Italia-Francia-Germania sulla politica industriale, si terrà a Berlino, su richiesta del collega Habeck, sull'industria della Difesa. Cambiano le priorità perché sono cambiati gli assetti geopolitici. Dobbiamo passare dall'Europa dei consumatori all'Europa dei produttori, sostenendo l'impresa e il lavoro europeo, come fanno gli Stati Uniti, anche per garantire, attraverso la filiera produttiva, l'autonomia strategica europea. Per questo stiamo investendo sulla siderurgia e sulla chimica verde, sulla microelettronica e sulle materie prime critiche che servono alla tecnologia digitale e green, dalle batterie ai pannelli fotovoltaici, ai semiconduttori, all'aerospazio. La sicurezza economica sarà il nuovo paradigma dell'Europa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE



RISCOSSIONE

Fisco, multe più leggere per mettersi in regola. Niente...

I PAGAMENTI

Bonus mamme, cedolino della rata di maggio NoiPa con gli...

PRIMA PAGINA DI OGGI



LEGGI IL GIORNALE SU TUTTI I TUOI DISPOSITIVI
ACCEDI ORA

COMPRESSE NEL TUO ABBONAMENTO



In pensione a 38 anni, ecco come ha fatto il



Iran, incidente in elicottero per il



Fiat Topolino, maxi sequestro di oltre 100

PIU' LETTE

TELEVISIONE

Top e flop: l'«autosabotaggio» di Petit (5), la coppa «scomparsa» (6), il «Melodrama» di Angelina Mango (9)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



DIRETTORE: FILIPPO ASTONE CONTATTACI

LUNEDÌ 20 MAGGIO 2024, 18:30



INDUSTRIA ITALIANA

FABBRICHE, TECNOLOGIE ABILITANTI E B2B TECH PER FAR CRESCERE L'ECONOMIA

ECONOMIA ITALIANA
& TRENDAZIENDE
INDUSTRIALIDIGITALE,
ICT, IAAUTOMAZIONE,
ROBOT, MACHINERYENERGIA &
INDUSTRIA

CHI SIAMO

ADVANTECH

COME STARE AL PASSO CON LE ESIGENZE DEL SETTORE?

Come i dispositivi di automazione industriale
si evolvono per vincere le sfide IT, OT e IoT



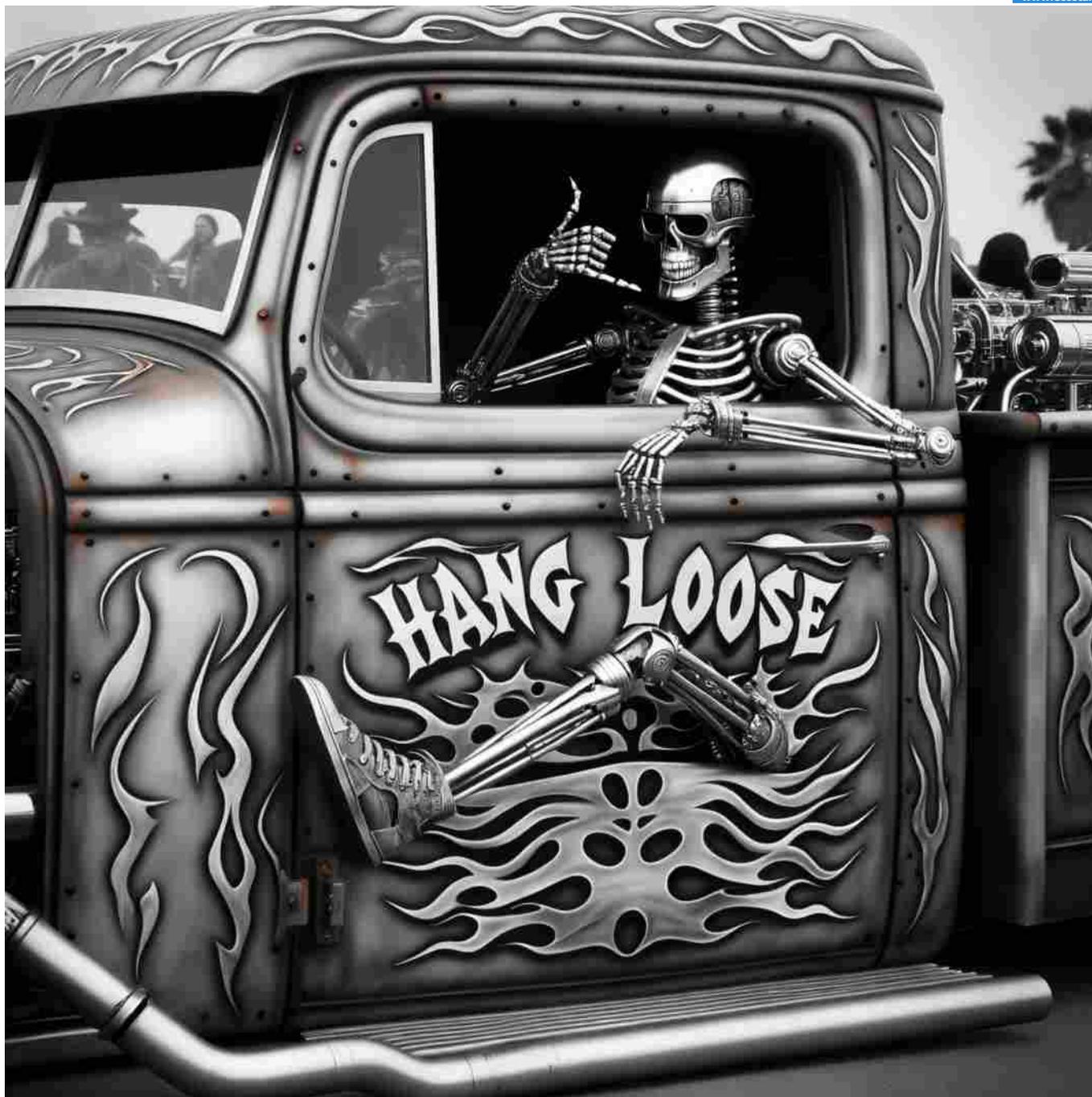
whitepaper gratuito in italiano

AZIENDE INDUSTRIALI

Che fine farà l'industria automobilistica italiana? Intervista ruvida con Pierluigi Del Visco

di Marco De' Francesco ♦ Conversazione a tutto campo con l'esperto sui temi caldi dell'automotive: l'abbandono dell'Italia da parte di Stellantis, il cambiamento del mercato auto (prezzi più alti, margini più alti, meno quantità ma comunque ok), gli stranieri che non verranno mai a produrre, l'auto elettrica che fa solo del male. E...

20 Maggio 2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

«Non è il caso di sperare in un nuovo corso di Stellantis in Italia, con più volumi e posti di lavoro. Anzitutto, perché è cambiato il mercato dell'auto in Europa: si produce ciò che si vende, e si cerca di massimizzare i margini. In secondo luogo, perché produrre in Italia non conviene: non ci vogliono venire neppure i cinesi, che hanno bisogno di "delocalizzare" in Europa. Infine, perché l'auto green è stata, com'era prevedibile, un totale fallimento». Parole di **Pierluigi Del Viscovo**, il docente di marketing e sistemi di distribuzione e vendita (ha insegnato a Bologna e alla Luiss di Roma) nonché grande esperto di automotive: è fondatore e direttore del **Centro Studi Fleet&Mobility**.

Il dato di partenza è che la produzione di auto nel Belpaese è in netto declino. Nel 2023, quella di **Stellantis** in Italia si è fermata a **521.842** unità su un totale nazionale di **541mila** vetture. Altri carmaker attivi in Italia, come **Lamborghini** (Volkswagen), **Dodge** (la Dodge Hornet è prodotta a Pomigliano d'Arco), **DR** (a Macchia d'Isernia), **Automobili Pininfarina**, **Dallara**, **Pagani** e **Ferrari**, non incidono molto sul computo dei numeri totali. Le previsioni per il 2024 non sono più rosee: secondo i dati preliminari di **Anfia**, la produzione di autovetture in Italia ha registrato un **calo del 31,3%** nel mese di marzo e una **diminuzione del 21,1%** nel primo trimestre dell'anno.

Se però guardiamo alle vendite di auto nel Belpaese, il piatto non è mai stato così ricco: i carmaker nel 2023 hanno fatturato **45 miliardi**: non era mai accaduto. Si vendono auto più potenti e costose (con prezzi di listino superiori a 35mila euro), con grande ritorno di marginalità. La classe sociale meno abbiente, invece, forse perché strangolata dal plateau inflazionistico, ha smesso di acquistare auto. È così in tutta Europa. Insomma, **Volkswagen, Toyota, Renault, Bmw, Audi, ma anche la stessa Stellantis, e tutti gli altri car maker continuano a fare profitti nel nostro Paese**. Ma l'industria automobilistica in senso di Oem (per i componentisti il discorso è diverso) sta arrivando anno dopo anno al capolinea. Per responsabilità divise a metà fra la politica inerte e succube dei padroni, e quindi incapace di dettare condizioni e di fare una politica industriale seria, e una classe dirigente economica di livello basso.

La speranza che un costruttore cinese decida di produrre in Italia è poi assai remota. **Non conviene produrre in Italia**. I costi energetici sono il doppio rispetto alla Francia, creando un significativo svantaggio competitivo; la lentezza dei processi civili e penali genera incertezza legale, aumentando i rischi percepiti dagli investitori; la rigidità del mercato del lavoro e la fuga di talenti qualificati all'estero complicano il mantenimento e l'attrazione di forza lavoro competente; la fiscalità oppressiva e complessa rappresenta un ulteriore ostacolo per le imprese; infine, la logistica è carente.

Il quadro è complicato dal **fallimento della macchina a zero emissioni**, su cui Stellantis aveva puntato: l'auto green non offre vantaggi sufficienti per giustificare i suoi costi e le sue limitazioni, e non riesce a soddisfare le esigenze pratiche e di libertà degli utenti. Per Mirafiori, che produce la 500 elettrica, sono guai.

D: Ancora a gennaio 2024, il ceo di Stellantis Carlos Tavares ha dichiarato

che la sua azienda avrebbe dato un contributo significativo all'obiettivo del governo di aumentare la produzione di auto in Italia, superando il milione di unità all'anno entro il 2030. In realtà Stellantis è a quota mezzo milione; e la quota Stellantis rappresenta la quasi totalità della produzione italiana. L'obiettivo è irraggiungibile?



Pierluigi Del Viscovo, docente di marketing e sistemi di distribuzione e vendita e fondatore e direttore del Centro Studi Fleet&Mobility.

R: Certo che è irraggiungibile, il risultato; e si sapeva. Era come dire: vado senza bombole a 400 metri di profondità. Ci sono cose che non possono accadere. Tavares, d'altra parte, che non è nato ieri, aveva posto un insieme di "se" e di condizioni: la sua espressione non era mai all'indicativo. Ma qualcuno si chiede come mai nessuno venga a produrre auto in Italia? Possibile che di tutti i costruttori nessuno colga l'opportunità? O forse la verità è che non c'è nessuna opportunità? In realtà la vicenda è un'altra. Il guaio è il problema-Paese: produrre auto in Italia non conviene. Il resto, comprese le dichiarazioni di Tavares, sono tutte belle favole, cose che non meriterebbero un titolo di giornale.

D: D'altra parte la produzione è in calo: senza Stellantis non si produce?

R: Sì, ma la minore produzione è un effetto di una strategia a livello europeo, dell'automotive.

D: Quale strategia?

R: L'industria europea dell'auto ha cambiato strategia. Si produce e si vende di meno, ma a caro prezzo e a maggiore marginalità. Prima si trattava di massimizzare i volumi per ottenere convenienti economie di scala su impianti e componentistica; ora si tratta di produrre solo quello che si vende e massimizzando i margini. I supplier non sono più selezionati sul minor costo, ma sulle garanzie che possono offrire. D'altra parte, veniamo da un periodo un po' particolare: prima, con il Covid, l'auto è rimasta senza microchip; poi è arrivata la crisi di alcune materie prime provenienti dall'Ucraina; poi c'è stato il problema dei rifornimenti di alluminio dalla Cina, poi l'incaglio di Suez, poi i ritardi derivanti dagli attacchi degli Houti in Mar Rosso. La strategia produttiva è stata riconsiderata sulla scorta dei problemi di approvvigionamento. Ma al mondo dell'auto è andata bene così.



Alfa Romeo Giulia GTA. Se guardiamo alle vendite di auto nel Belpaese, il piatto non è mai stato così ricco: i carmaker nel 2023 hanno fatturato 45 miliardi, cosa che non era mai accaduta. Ai produttori sembra andare bene così, nonostante la produzione sia in pesante calo.

D: In che senso ai produttori dell'auto è andata bene così?

R: Si pensi al Belpaese: il mercato italiano non è mai stato così ricco, nonostante si siano vendute meno auto che nel passato. Nel 2023 le vendite in Italia hanno superato i **45 miliardi** di euro. Non era mai accaduto. Lo scorso anno sono state vendute 1,6 milioni di auto nel Belpaese, ma i carmaker hanno incassato più soldi di quando se ne vendevano 2,5 milioni. Ripeto, più soldi con quasi un milione di macchine in meno. A questo mercato il ministro delle imprese e del Made in Italy Adolfo Urso ha appena dato incentivi per circa un miliardo di euro di soldi dei contribuenti, per aiutare le vendite che stanno andando benissimo facendo un sacco di soldi. Può sembrare strano, ma il governo sta sponsorizzando tutto questo. E poi, non si vendono più le macchine a basso prezzo di listino.

Focus produzione in Italia – 03/2024

Var.% dell'Indice del fatturato dell'industria in Italia – febbraio 2024 vs. febbraio 2023 (dato grezzo, base 2021)

FATTURATO INDUSTRIA			FATTURATO AUTOMOTIVE		
	feb-24	2M 2024		feb-24	2M 2024
Totale	1,3	0,3	Totale	12,3	7,7
Mercato interno	0,4	-0,2	Mercato interno	4,5	-1,0
Mercati esteri	3,2	1,3	Mercati esteri	19,6	16,0

FATTURATO Fabbricazione autoveicoli			FATTURATO Fabbricazione carrozzerie, R&S			FATTURATO Fabbricazione parti e accessori		
	feb-24	2M 2024		feb-24	2M 2024		feb-24	2M 2024
Totale	17,4	11,7	Totale	5,8	8,8	Totale	5,0	1,6
Mercato interno	-7,1	0,6	Mercato interno	-4,2	1,1	Mercato interno	2,5	-3,2
Mercati esteri	25,3	20,6	Mercati esteri	20,3	19,7	Mercati esteri	8,1	7,2

Nel 2023 le vendite in Italia hanno superato i 45 miliardi di euro. Non era mai accaduto. Lo scorso anno sono state vendute 1,6 milioni di auto nel Belpaese, ma i carmaker hanno incassato più soldi di quando se ne vendevano 2,5 milioni. (Fonte: Anfia)

D: Non si vendono più le macchine a basso costo? Come si è orientato il mercato?

R: Nel 2019 si sono vendute quasi 130mila auto con un prezzo di listino inferiore a 14mila euro; nel 2022 solo 4mila, poco più dello 0%. Si sono vendute invece oltre 400mila auto con prezzi di listino superiori a 35mila euro, contro le 280mila del 2019. Il mercato si è indubbiamente spostato verso l'alto.

D: I veicoli Leapmotor saranno commercializzati grazie alla joint venture tra il costruttore asiatico e Stellantis. Ma non saranno prodotti in Italia. Perché?



Carlos Tavares, ceo di Stellantis, e Jiangming Zhu, fondatore, presidente e ceo di Leapmotor. Stellantis supporterà la commercializzazione delle auto di Leapmotor, ma la produzione non sarà in Italia. Pesano i lunghi tempi dei processi, il costo elevato dell'energia, la carenza di talenti.

R: Come dicevo, produrre macchine in Italia non conviene, perché il quadro è negativo. Chi potrebbe farlo, non lo fa; e chi lo fa vorrebbe scappare. Per una serie di ragioni che nulla hanno a che vedere con l'auto. Nel Belpaese l'energia costa il doppio che in Francia e molto di più rispetto ad altri Paesi; la Giustizia è disastrosa: processi legali prolungati creano un ambiente di incertezza che può scoraggiare gli investimenti. Il mercato del lavoro è rigido e ingessato; inoltre, le competenze migliori se ne vanno all'estero. Quanto alla fiscalità, è oppressiva e complicata. La logistica è infine del tutto insufficiente: porti poco efficienti e con strade di accesso inadeguate, trasporto ferroviario ancora peggio, autostrade asfittiche e intasate. Insomma, non c'è ragione per produrre in Italia; e di conseguenza Stellantis commercializza ma non realizza i prodotti Leapmotor nel Belpaese. E ciò in un contesto in cui i Cinesi hanno già messo un piede in Italia, e lo hanno fatto in brevissimo tempo.

D: I produttori cinesi hanno messo un piede in Italia in breve tempo?

R: I Giapponesi sono sbarcati alla fine degli anni Ottanta, e hanno l'11%, il 12% del mercato. I coreani venti anni fa, e ora detengono una quota del 5%-6%. I Cinesi tre anni fa, e considerate tutte le macchine prodotte in Cina (e commercializzate con altri marchi) sono già al 6%. È tantissimo. Ora i Cinesi hanno bisogno di produrre in Europa. Per l'Italia sarebbe una grande occasione, ma che non si tradurrà mai in realtà, per via degli ostacoli generali di cui abbiamo parlato.

D: Perché i Cinesi hanno bisogno di produrre in Europa?

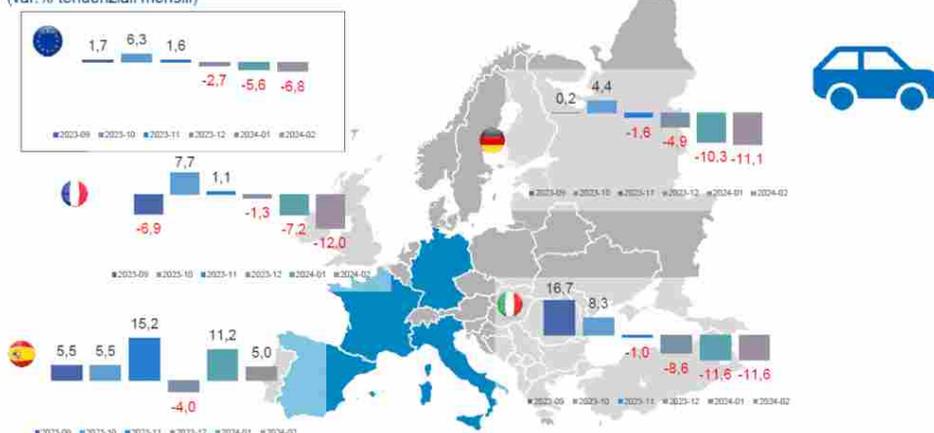
R: Un po' per bypassare i dazi del Vecchio Continente; e soprattutto perché per l'industria automobilistica è poco conveniente fabbricare auto in luoghi lontani e oltremare. Le auto sono scatole vuote, che pesano poco rispetto al volume occupato. Quante ce ne stanno di auto in un container? Pochissime. Dunque, considerati i costi del nolo, è più conveniente spedire dei motori che delle auto complete. E sono costi che oggi incidono molto, sotto una certa soglia di prezzo. Pesano poco, se sposto Ferrari o Lamborghini; tantissimo se lo faccio con una utilitaria, anche se è elettrica. È il motivo per cui Ford produce in Europa, o per cui produttori europei e asiatici fabbricano in Messico, per servire gli Usa.

D: E in quali Paesi si produrranno le auto cinesi in Europa?

R: In realtà, quando si tratta di favorire l'insediamento di uno stabilimento produttivo, i Paesi europei si fanno la guerra tra di loro, a colpi di offerte, concessioni e aiuti al produttore. Byd è sbarcata a Szeged, in Ungheria. Il governo Orban ha promesso di prendersi carico delle infrastrutture necessarie e altri aiuti statali. Da noi c'è una strana classe politica. Urso ha dichiarato che l'Italia è pronta ad entrare nel capitale di Stellantis.

Focus produzione in Italia – 03/2024

I major markets europei – Andamento della produzione industriale nel settore automotive negli ultimi sei mesi (var. % tendenziali mensili)



Infografica Area Studi e Statistiche di ANFIA su dati EUROSTAT

5 CANFIA

La produzione di vetture è in costante calo in tutta l'Europa. Nonostante questo, i margini per i produttori sono in aumento, dal momento che si è praticamente smesso di vendere vetture a basso costo. (Fonte: Anfia)

D: A Mirafiori è rimasta la 500 elettrica. A proposito, sembra andare tutto male. Perché l'elettrico non decolla? Era scritto?

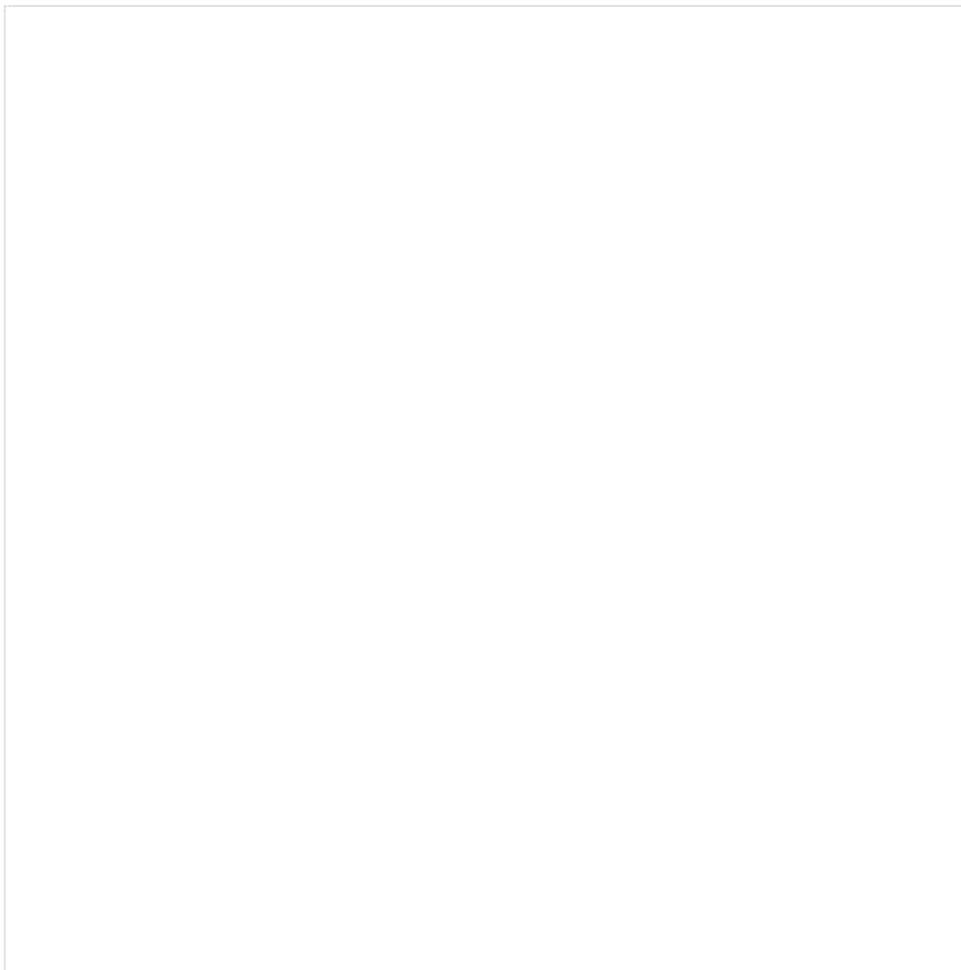
R: Perché avrebbe dovuto decollare? È una cosa che non funziona: costa di più, ma non ha nulla di più di un'auto termica, anzi offre di meno. Poniamo che una persona intenda portare la famiglia tra i borghi della Toscana. Dovrebbe impegnare il proprio tempo per studiare i tracciati, capire se c'è la colonnina, se è funzionante e se è libera. Ammesso che nel borgo tal dei tali la colonnina ci sia, e ammesso che sia libera, una volta collegata la batteria per la ricarica, uno esattamente cosa deve fare? Rimanere in macchina per un'ora e passa con la famiglia? Ma andiamo. È il contrario della libertà personale. Mi viene in mente il Gattopardo, il romanzo di Giuseppe Tomasi di Lampedusa: quando Don Fabrizio e la famiglia Salina si recano a Donnafugata, devono cambiare i cavalli.



Nel 2019 si sono vendute quasi 130mila auto con un prezzo di listino inferiore a 14mila euro; nel 2022 solo 4mila, poco più dello 0%. Si sono vendute invece oltre 400mila auto con prezzi di listino superiori a 35mila euro, contro le 280mila del 2019.

Ecco: l'auto elettrica ci ha riportato a quella condizione; ed è per questo che non la vuole nessuno. Non è un caso che su circa un miliardo di incentivi auto per il 2024, 610 milioni sono i "nuovi" soldi, e 320 milioni sono avanzati dal 2023 perché destinati alle elettriche e non utilizzati. Eppure, le auto con maggiore possibilità di accesso fondi come sempre sono quelle con emissioni minori.

D: All'auto elettrica hanno aderito solo gli early adopters. Ora sarà un lungo inverno?



La Fiat 50e è uno dei modelli elettrificati di maggior successo di Stellantis. Ma l'auto elettrica oggi non interessa più a nessuno: l'hanno acquistata solo gli early adopter.

R: Per qualsiasi novità, ci sono sempre gli early adopters. Qui la citazione è meno colta. Mi viene in mente il personaggio di Furio, il marito di Magda interpretato da Carlo Verdone, che pianificava tutto del viaggio. Quel tipo di mobilità oggi non può esistere. Cerchiamo la libertà di decidere all'ultimo momento dove andare e quando partire. Gli early adopters non mancano mai, come non mancano i disagiati. Quanto ai vantaggi relativi all'ambiente, nel caso dell'auto green sono inesistenti. È pura follia.

D: Le case automobilistiche hanno preso un abbaglio?

R: Ad un certo punto si è creato un ambiente in cui era diventato impossibile esprimere dei dubbi; benché chiunque si occupasse a vario titolo della materia di dubbi ne avesse parecchi. Un ambiente avvelenato. Chiunque si opponesse, passava per mostro. Un ambiente pericoloso.

D: Dalla vicenda di Alfa Romeo, di fatto “regalata” alla Fiat dei tempi, si ha l'impressione che i governi italiani abbiano sbagliato tutto in tema di strategia per produrre in Italia. Siamo solo all'ultimo capitolo di una lunga saga?

R: Ma perché, logicamente, un governo dovrebbe fare gli interessi dell'industria, o quelli della Nazione? Alla fine, un esecutivo è una coalizione di partiti che si nutre di voti attraverso delle narrazioni che piacciono al proprio elettorato, la clientela politica. Tante forze politiche hanno danneggiato, anche seriamente, il Paese, eppure sono ancora lì. Ciò che conta è la soddisfazione delle folle, non fare le cose giuste.



Class CNBC ▾

Class TV Moda ▾

Speciali ▾

Eventi ▾

Up Tv



CNBC TRASMISSIONI

Auto, Marco Stella (Anfia): da Cina non solo rischi, al settore servono incentivi

L'intervista a Marco Stella, vicepresidente dell'Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera dei produttori di componentistica e automotive nazionali. Transizione e sistema vanno regolati, e i dazi non sono unica soluzione

20/05/2024 12:34



CNBC Trasmissioni

[▶ Guarda tutti](#)

- Homepage
- Class CNBC
- ItaliaOggi
- Class Life

- Norme
- Informativa Privacy
- Informativa Cookie
- Modifica settaggi privacy

- Contatti
- Abbonamento a Milano Finanza
- Abbonamento a ItaliaOggi
- Abbonamento ai periodici

- Help
- FAQ



Milano Finanza Interattivo ©Milano Finanza 2019 Partita IVA 08931350154

Responsabile della Protezione dei dati personali - Milano Finanza Editori S.p.A. - via M. Burgozzo 5 - 20122, Milano, email dpo@class.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.