



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 28 novembre al 4 dicembre 2023

Torino, 7 dicembre 2023

Sommario Rassegna Stampa

| Pagina | Testata | Data | Titolo | Pag. |
|--------|--|------------|---|------|
| 1+2/3 | Corriere di Torino (Corriere della Sera) | 28/11/2023 | <i>Aerospazio, Torino apre il cantiere in citta' (C.B.)</i> | 2 |
| 39+43 | La Stampa - Ed. Torino | 28/11/2023 | <i>Da corso Marche all'Oval del Lingotto il grande giorno dell'aerospazio (L.Di Paco)</i> | 4 |
| 23 | L'Edicola del Sud - Edizione Basilicata | 28/11/2023 | <i>Stellantis, dal governo nuove prospettive di rilancio dell'impianto</i> | 6 |
| | Torino.corriere.it | 28/11/2023 | <i>Torino dall'auto alle astronavi: parte la citta' dell'aerospazio. I progetti industriali per satelliti</i> | 7 |
| | Adriaeco.eu | 28/11/2023 | <i>Anfia per la prima volta ad Aerospace & Defense Meetings</i> | 10 |
| | Informazione.it | 28/11/2023 | <i>Aerospace & Defense Meetings, prima partecipazione di Anfia</i> | 12 |
| | Trasportale.it | 28/11/2023 | <i>ANFIA e ANITA insieme alla COP28 di Dubai</i> | 13 |
| 1+4 | Corriere di Torino (Corriere della Sera) | 29/11/2023 | <i>"Mobilitiamoci tutti per l'automotive" (F.Amato)</i> | 15 |
| 3+7 | Giornale di Brescia | 29/11/2023 | <i>Trasporti - Veicoli industriali, una spinta alla transizione tecnologica</i> | 16 |
| 1+10 | La Gazzetta Marittima | 29/11/2023 | <i>ANFIA e ANITA a COP 28 diDubai</i> | 17 |
| | Fleetime.it | 29/11/2023 | <i>Aftermarket Auto analisi 2023: Boom delleE-commerce</i> | 18 |
| | Partsweb.it | 29/11/2023 | <i>AFTERMARKET E E-COMMERCE: COME EVOLVONO GLI ACQUISTI ONLINE DI AUTOMOBILISTI E RICAMBISTI</i> | 20 |
| | Sicuraauto.it | 29/11/2023 | <i>Ricambisti: 62% vende online B2C ma fatturato in calo nel 2022</i> | 22 |
| | Transportonline.com | 29/11/2023 | <i>Evento ANFIA e ANITA Cop28 Dubai "La transizione del trasporto merci su gomma, una sfida strategic</i> | 26 |
| 34 | Il Sole 24 Ore | 30/11/2023 | <i>Creare valore per l'automotive</i> | 27 |
| | Crisalidepress.it | 30/11/2023 | <i>Mobilita' Nov 30 ANFIA: PRESENTE AD AEREOSPACE AND DEFENSE MEETINGS Lascia un commento . .</i> | 28 |
| | NotiziarioMotoristico.com | 30/11/2023 | <i>Aftermarket e vendita di ricambi online: levoluzione di una nicchia</i> | 29 |
| | NotiziarioMotoristico.com | 30/11/2023 | <i>La roadmap della mobilita' secondo ACEA</i> | 31 |
| | Quattroruote.it | 30/11/2023 | <i>Con 4R di dicembre Arriva la Special Edition di Fleet&Business</i> | 32 |
| | Rainews.it | 30/11/2023 | <i>I timori dell'indotto dell'auto mentre frenano gli ordini</i> | 34 |
| | Vadoetornoweb.com | 30/11/2023 | <i>Per Amici della Terra lelettrico non basta, indispensabili combustibili alternativi e biocombustibil</i> | 35 |
| | Ansa.it | 01/12/2023 | <i>A novembre +16,19% vendite auto in Italia, Stellantis +9,8%</i> | 37 |
| | Askaneews.it | 01/12/2023 | <i>Auto, Anfia: a novembre elettrificate al 47,7%, bev al 5,7% (+55%)</i> | 38 |
| 14/18 | Fleet & Business Quattroruote | 01/12/2023 | <i>Spauracchio transizione</i> | 41 |
| 78/80 | Oleodinamica Pneumatica Lubrificazione | 01/12/2023 | <i>Mercati</i> | 46 |

Aerospazio, Torino apre il cantiere in città

Il polo industriale in corso Marche

Torino, per un giorno scende dall'auto, e prova a decollare come «città dell'aerospazio». Avamposto per l'industria delle prossime missioni lunari e su Marte; casa della manifattura di satelliti e rover; e rampa di lancio per la ricerca e produzione di velivoli; dai droni fino ai jet e i motori per aerei commerciali. Oggi in corso Marche verrà abbattuta la parete di un edificio manifatturiero in disuso per porre la prima pietra della Città dell'Aerospazio, il progetto da un miliardo di euro presentato dalla giunta Cirio due anni fa per rilanciare l'ex aerea Aeritalia in una piccola Houston Italiana. Le autorità inaugureranno i cantieri dei laboratori del Politecnico di Torino.

a pagina 2 **Benna**

In corso Marche al via i cantieri del nuovo polo industriale
Il progetto conta di attivare più di un miliardo di investimenti

Torino vuole la «Luna»

Parte la città aerospace

All'Oval Lingotto inaugura la fiera di settore. Giovedì l'intera giornata dedicata all'economia lunare

Torino, per un giorno scende dall'auto, e prova a decollare come «città dell'aerospazio». Avamposto per l'industria delle prossime missioni lunari e su Marte; casa della manifattura di satelliti e rover; e rampa di lancio per la ricerca e produzione di velivoli: dai droni fino ai jet e i motori per aerei commerciali.

Oggi in corso Marche verrà abbattuta la parete di un edificio in disuso per porre la prima pietra della Città dell'Aerospazio, il progetto da un miliardo di euro presentato dalla giunta Cirio due anni fa per rilanciare l'ex aerea Aeritalia (ora Leonardo) in una nuova Houston Italiana. A inaugurare i cantieri dei laboratori del Politecnico di Torino, oltre alle istituzioni, il governatore del Piemonte Alberto Cirio e il sindaco Stefano Lo Russo, saranno presenti l'ad di Leonardo Roberto Cingolani e il ministro all'ambiente Gilberto Pichetto Fratin, mentre il titolare della Difesa Guido Cro-

setto manderà un messaggio. L'avvio dei cantieri di corso Marche arriva nei giorni degli Aerospace & Defence Meetings che si terranno all'Oval nel segno della Luna e del ritorno dell'uomo sull'unico satellite naturale della Terra. Giovedì si svolgerà per la prima volta il Lunar Economy Summit, e sarà questa l'occasione per approfondire le sfide del comparto nei prossimi 50 anni. La giornata, dedicata all'economia lunare, vedrà i maggiori player globali: tra cui Asi, Esa, Nasa, Thales Alenia Space, Blue Origin. Torino è già protagonista dell'industria aerospaziale ospitando in città i grandi operatori del settore: Leonardo, Avio Aero, Collins Aerospace. Thales Alenia proprio nell'area di corso Marche produce i moduli spaziali per la Stazione Spaziale Internazionale e sta lavorando al prossimo sbarco sulla Luna (con moduli abitativi e il gateway lunari) e alle missioni

su Marte. La città dell'aerospazio, negli obiettivi delle istituzioni e delle aziende private, vuole diventare un grande polo per la ricerca e lo sviluppo delle tecnologie spaziali. Si parte con i laboratori del Politecnico di Torino per poi attrarre nuove imprese (la casa delle Pmi), la formazione (gli Its e un campus universitario), i test velivoli (campo volo) e anche il turismo (un museo). L'aerospazio è una filiera che corre a doppia velocità. Lo si intuisce anche dal fatto che Anfia, l'associazione dei componentisti auto, sarà presente insieme ad altri 400 espositori alla Fiera Aerospace & Defence Meeting. In Piemonte il comparto delle stelle vale 8 miliardi di euro, 35 mila addetti e, oltre ai big di filiera, come Leonardo e Thales, 450 piccole e medie imprese. La riqualificazione di corso Marche è uno dei progetti «bandiera» Pnrr del Piemonte, volto a rafforzare un comparto industriale ad alto tasso tec-

nologico che continua a crescere. Lo confermano le trattative di questi giorni per il rinnovo dei contratti di secondo livello di Avio Aero, Leonardo e Thales Alenia Space, dove si ragiona su premi di risultato superiori a 4 mila euro l'anno e su assunzioni e stabilizzazioni di precari. «Stiamo parlando di un comparto che funziona e va bene — spiega Ugo Bolognesi della Fiom Cgil Torino —. Ci fa piacere vedere partire i cantieri che riqualificano l'area, ma non illudiamoci: la città dell'aerospazio non può sostituire un comparto come l'automobile né oggi né domani».

C. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Made in Torino In alto a sinistra un velivolo da trasporto Spartan prodotto da Leonardo. Sotto Samantha Cristoforetti a bordo della Cupola e nella foto grande momenti di produzione negli impianti di Thales Alenia Space

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'ECONOMIA

Da corso Marche all'Oval del Lingotto il grande giorno dell'aerospazio

LEONARDO DI PACO



Il grande giorno è arrivato, Torino decolla verso le stelle. Era il 2019 quando venne reso pubblico per la prima volta il progetto di costruire una «Cittadella dell'aerospazio» di corso Marche, motore della collaborazione tra grandi imprese, mondo accademico, Pmi e start up. Superate le lungaggini burocratiche degli ultimi 4 anni, questa mattina, in concomitanza con la partenza degli Aerospace & Defense Meetings all'Oval, si terrà la cerimonia di posa della prima pietra di un'area destinata a creare un ponte tra le attività di formazione, maturazione tecnologica e sviluppo del prodotto. --PAGINA 43

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

IL GRANDE EVENTO

L'Oval guarda alle stelle con 400 espositori Al via i lavori della Cittadella dell'aerospazio

In corso Marche un polo per le attività di sviluppo tecnologico di un settore che fattura 8 miliardi l'anno

LEONARDO DI PACO

Il grande giorno è arrivato, Torino decolla verso le stelle.

Era il 2019 quando venne reso pubblico per la prima volta il progetto di costruire una «Cittadella dell'aerospazio» nell'area di corso Marche - di proprietà del colosso Leonardo - pensata come motore della collaborazione tra grandi imprese, mondo accademico, Pmi e start up del territorio per promuovere lo sviluppo della filiera del settore. Superate le numerose lungaggini che hanno contraddistinto l'iter burocratico degli ultimi 4 anni, questa mattina, in concomitanza con la partenza degli Aerospace & Defense Meetings all'Oval del Lingotto, si terrà la attesissima cerimonia di posa della prima pietra di un'area destinata a creare un ponte tra le attività di formazione, maturazione tecnologica e sviluppo del prodotto.

L'attenzione sul progetto è massima, non solo da parte delle principali istituzioni locali. Lo ha confermato, in un'intervista a *La Stampa*, anche il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. «Torino è la città dove ricerca ed industria aerospaziale sono andate a braccetto negli ultimi anni. L'eccellenza del Politecnico e la tradizione industriale delle allora Fiat e Finmeccanica hanno lasciato un'impronta indelebile nel tessuto tecnologico e manifatturiero del territorio» ha detto il ministro, che riguardo al progetto della Città dell'Aerospazio ha promesso il massimo appoggio da parte del governo. «Un'iniziativa che ho appoggiato fin dalla sua prima proposta e che sosterrò in maniera convinta». Frasi sostenute dall'importanza che la filiera regionale riveste nel panorama nazionale. Con un fatturato complessivo che ha

raggiunto gli 8 miliardi di euro e oltre 35 mila addetti, infatti, il Piemonte si sta affermando come una delle realtà industriali più competitive.

Fra i primi a muoversi e a sostenere il progetto di corso Marche è stato il Politecnico, che si è aggiudicato, a titolo gratuito e per 50 anni, la proprietà superficiale dell'«edificio 37»: un capannone lungo 120 metri e largo 40 dove si insedieranno i laboratori e gli spazi per le attività di ricerca e trasferimento tecnologico dell'ateneo.

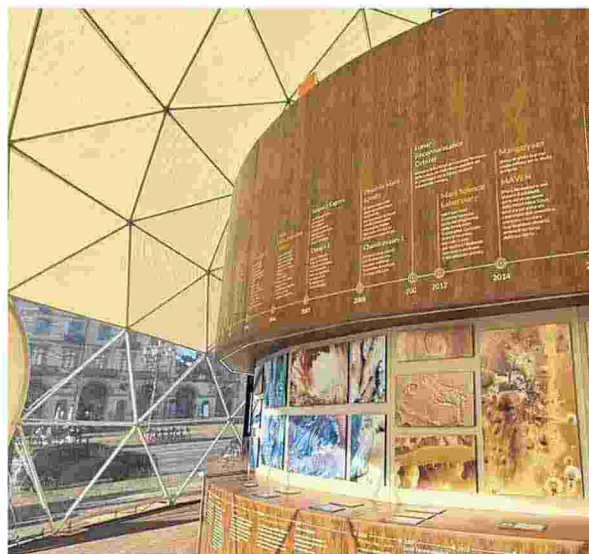
Nel pomeriggio, a partire dalle 14, all'Oval prende il via la nona edizione di Aerospace & Defense Meetings, l'unica business convention internazionale per il settore aerospaziale organizzata in Italia. Un evento che fino a giovedì 30 novembre porterà in città 400 espositori da oltre 30 Paesi e grandi player internazionali. Ci saranno tutte le società più importanti.

Oltre all'industrial supporter Leonardo, i partner industriali Thales Alenia Space, Avio Aero, Collins Aerospace e Altec, saranno a Torino alla ricerca di fornitori e soluzioni innovative più di 280 buyer: fra loro Airbus, Boeing, Lockheed Martin, Mahindra e SKF Industrie.

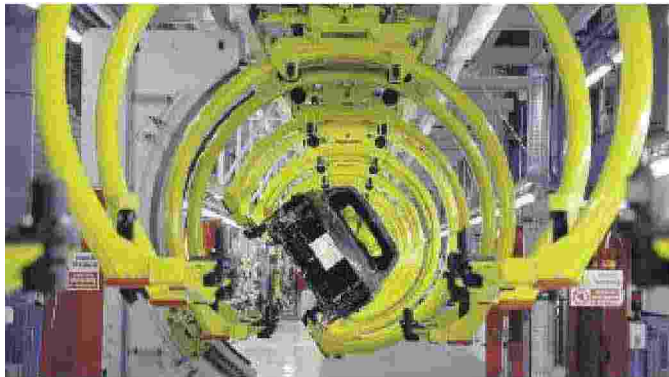
Per la prima volta all'Oval sarà presente anche **Anfia** (l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica) insieme ad alcune aziende associate del gruppo Componenti e del gruppo Car Design & Engineering. «Per le nostre Associate, soprattutto quelle che stanno mettendo a punto strategie di riconversione produttiva, è importante diversificare il proprio business, valorizzando la collaborazione con le filiere di altri settori industriali e creando nuove sinergie» ha dichiarato il direttore generale di **Anfia**, Gianmarco Giorda. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Al Lingotto
si incontreranno
i player provenienti
da oltre 30 Paesi**



In piazza Vittorio la storia delle esplorazioni della Luna e su Marte



MELFI IL 6 DICEMBRE A ROMA IL TAVOLO TECNICO

Stellantis, dal governo nuove prospettive di rilancio dell'impianto

La grave crisi che sta attraversando il gruppo automobilistico Stellantis e le ricadute economiche ed occupazionali che sta subendo il polo industriale di Melfi in Basilicata e l'intero Sud sono sempre più preoccupanti.

«Per superare l'empasse va sostenuto il grande lavoro che stanno portando il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso e la Regione Basilicata. Mai un governo nazionale e una Regione si sono mossi con tanta lucidità politica e autorevolezza per affrontare una crisi aziendale così complessa e difficile», così l'eurodeputata di Fratelli d'Italia Chiara Gemma in merito alle prospettive di rilancio di Stellantis in Basilicata e in Italia.

«Fino ad un anno fa c'era un'incertezza totale rispetto alle scelte industriali che il colosso dell'automotive franco-italo-statunitense e al futuro degli stabilimenti italiani, ora grazie alle lungimiranti strategie del mi-

nistro Urso si intravedono delle serie possibilità di superamento della crisi e di nuove opportunità di sviluppo. Infatti, - argomenta l'onorevole - il prossimo 6 dicembre si insedierà a Roma il Tavolo Sviluppo Automotive convocato dal Ministero per confrontarsi con Stellantis, i presidenti delle Regioni in cui hanno sede gli stabilimenti, i sindacati e ad Anfia che rappresenta le imprese della componentistica».

Contestualmente, c'è il lavoro del Tavolo tecnico nazionale dell'area di crisi complessa del settore dell'automotive costituito da Ministeri delle Imprese e dell'Ambiente, Anpal nazionale, Invitalia, Regione Basilicata e Comune di Melfi, che ha approvato il piano di rilancio e di riconversione del settore automotive della Basilicata e nei prossimi giorni porterà al varo dell'accordo a firma dei due ministri, del presidente Bardi e degli altri soggetti coinvolti.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ECONOMIA

 Attiva le notifiche
[CRONACA](#) [POLITICA](#) [ECONOMIA](#) [JUVE](#) [TORO](#) [SPORT](#) [CULTURA](#) [TEMPO LIBERO](#) [METEO](#) [VIDEO](#) [PIEMONTE](#) [DOSSIER CUNEO](#)

IN EVIDENZA

I primi giorni in carcere di Filippo Turetta: «Potrò studiare?». Vuole leggere e prende ansiolitici per dormire la notte

Torino dall'auto alle astronavi: parte la città dell'aerospazio. I progetti industriali per satelliti e missioni lunari

di Christian Benna

All'Oval Lingotto inaugura la fiera di settore. Giovedì l'intera giornata dedicata all'economia lunare



Torino, per un giorno scende dall'auto, e prova a decollare come «città dell'aerospazio». Avamposto per l'industria delle **prossime missioni**

CORRIERE TV

Torino, quando la città sembra un film

Il video ha raggiunto oltre un milione e mezzo di visualizzazioni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

lunari e su Marte; casa della manifattura di satelliti e rover; e rampa di lancio per la ricerca e produzione di velivoli: dai droni fino ai jet e i motori per aerei commerciali.

Martedì 28 novembre in **corso Marche** verrà abbattuta la parete di un edificio in disuso per porre la prima pietra della **Città dell'Aerospazio**, il progetto da un miliardo di euro presentato dalla giunta Cirio due anni fa per rilanciare l'ex aerea Aeritalia (ora Leonardo) in una nuova Houston Italiana.

A inaugurare i cantieri dei laboratori del Politecnico di Torino, oltre alle istituzioni, il governatore del Piemonte **Alberto Cirio** e il sindaco **Stefano Lo Russo**, saranno presenti l'ad di Leonardo **Roberto Cingolani** e il ministro all'ambiente **Gilberto Pichetto Fratin**, mentre il titolare della Difesa **Guido Crosetto** manderà un messaggio. L'avvio dei cantieri di corso Marche arriva nei giorni degli Aerospace & Defence Meetings che si terranno all'Oval nel segno della Luna e del ritorno dell'uomo sull'unico satellite naturale della Terra.

Giovedì si svolgerà per la prima volta il **Lunar Economy Summit**, e sarà questa l'occasione per approfondire le sfide del comparto nei prossimi 50 anni.

La giornata, dedicata all'economia lunare, vedrà i maggiori player globali: tra cui Asi, Esa, Nasa, Thales Alenia Space, Blue Origin.

Torino è già protagonista dell'industria aerospaziale ospitando in città i grandi operatori del settore: **Leonardo, Avio Aero, Collins Aerospace**. Thales Alenia proprio nell'area di corso Marche produce i moduli spaziali per la Stazione Spaziale Internazionale e sta lavorando al prossimo sbarco sulla Luna (con moduli abitativi e il gateway lunari) e alle missioni su Marte.

La città dell'aerospazio, negli obiettivi delle istituzioni e delle aziende private, vuole diventare un grande polo per la ricerca e lo sviluppo delle tecnologie spaziali. Si parte con i laboratori del **Politecnico di Torino** per poi attrarre nuove imprese (la casa delle Pmi), la formazione (gli Its e un campus universitario), i test velivoli (campo volo) e anche il turismo (un museo).

L'aerospazio è una filiera che corre a doppia velocità. Lo si intuisce anche dal fatto che **Anfia**, l'associazione dei componentisti auto, sarà presente insieme ad altri 400 espositori alla Fiera Aerospace & Defence Meeting. In Piemonte il comparto delle stelle vale 8 miliardi di euro, 35 mila addetti e, oltre ai big di filiera, come Leonardo e Thales, 450 piccole e medie imprese.

La riqualificazione di corso Marche è uno dei progetti «bandiera» Pnrr del Piemonte, volto a rafforzare un comparto industriale ad alto tasso tecnologico che continua a crescere. Lo confermano le trattative di questi giorni per il rinnovo dei contratti di secondo livello di **Avio Aero, Leonardo e Thales Alenia Space**, dove si ragiona su premi di risultato superiori a 4 mila euro l'anno e su assunzioni e stabilizzazioni di precari.

LA PRIMA PAGINA DI OGGI



«Stiamo parlando di un comparto che funziona e va bene — spiega **Ugo Bolognesi della Fiom Cgil Torino** —. Ci fa piacere vedere partire i cantieri che riqualificano l'area, ma non illudiamoci: la città dell'aerospazio non può sostituire un comparto come l'automobile né oggi né domani».

[Vai a tutte le notizie di Torino](#)

Su Instagram

Siamo anche su Instagram, seguici:

<https://www.instagram.com/corriere.torino/?hl=it>

La newsletter del Corriere Torino

Se vuoi restare aggiornato sulle notizie di Torino e del Piemonte iscriviti gratis alla newsletter del Corriere Torino. Arriva tutti i giorni direttamente nella tua casella di posta alle 7 del mattino. Basta [cliccare qui](#)

27 novembre 2023

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Leggi e commenta

CORRIERE DELLA SERA

Abbonati a Corriere della Sera | Gazzetta | El Mundo | Marca | RCS Mediagroup | Fondazione Corriere | Fondazione Cutuli | Quimamme | OFFERTE CORRIERE STORE | Buonpertutti | Servizi | Scrivi | Cookie policy e privacy | Preferenze sui Cookie

Codici Sconto | Corso di Inglese - Francese

Copyright 2023 © RCS Mediagroup S.p.a. Tutti i diritti sono riservati | Per la pubblicità: CAIRORCS MEDIA SpA - Direzione Pubblicità
RCS MediaGroup S.p.A. - Divisione Quotidiani Sede legale: via Angelo Rizzoli, 8 - 20132 Milano | Capitale sociale: Euro 270.000.000,00
Codice Fiscale, Partita I.V.A. e Iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n.12086540155 | R.E.A. di Milano: 1524326 | ISSN 2499-0485

Chi Siamo | Dichiarazione di accessibilità | The Trust Project





Anfia per la prima volta ad Aerospace & Defense Meetings

28 Novembre 2023

53



La filiera automotive si confronta con università, player internazionali, PMI e start-up di altri settori industriali aprendosi a possibili collaborazioni e sinergie su nuove tecnologie e sistemi di alimentazione

Prende il via domani la nona edizione di Aerospace and Defense Meetings – l'unica business convention internazionale per l'industria aerospaziale e della difesa organizzata in Italia – in programma all'Oval Lingotto di Torino dal 28 al 30 novembre. Cinque i focus che guideranno la manifestazione di quest'anno: sustainability & green aviation, defense & cybersecurity, space ecosystem & lunar economy, advanced & urban air mobility e industry 5.0. L'iniziativa, che coinvolgerà oltre 30 Paesi e 400 espositori, prevede eventi collaterali, workshop, sessioni sulle politiche in materia di acquisiti e della subfornitura, seminari sull'innovazione e conferenze di alto livello inerenti tematiche di rilievo per il settore aerospaziale. Per la prima volta, ANFIA partecipa all'evento e sarà presente con un corner istituzionale (stand n.26)

articoli recenti

L'impresa di Gaia Segattini vince la finale interregionale di Premio Cambiamenti

Le eccellenze delle Marche si mettono anche quest'anno in vetrina in Artigiano in Fiera

Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. alla XXI Edizione di Italia Direzione Nord

Anfia per la prima volta ad Aerospace & Defense Meetings

Porto di Ancona, in costruzione il nuovo ISA 80 metri



i più letti

insieme ad alcune aziende associate del Gruppo Componenti e del Gruppo Car Design & Engineering: Danisi Engineering, Duerre Tubi Style Group, Lopigom, A.C.S.A. STEEL FORGINGS.



“In un momento storico di grandi trasformazioni nel mondo della mobilità e non solo, il settore automotive è chiamato ad investire in attività di ricerca, sviluppo,

innovazione e trasferimento tecnologico – dichiara Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA. Per le nostre Associate, soprattutto quelle che stanno mettendo a punto strategie di riconversione produttiva, è importante diversificare il proprio business, valorizzando la collaborazione con le filiere di altri settori industriali e creando nuove sinergie. La manifestazione, anche grazie alla programmazione di incontri B2B, rappresenta un'occasione unica di networking e di confronto con player internazionali, PMI, start-up e università, nell'ottica di esplorare nuove possibili partnership e aprire opportunità di investimento dedicate alle nuove tecnologie e sistemi di alimentazione”.

Taboola Feed



Milano: Le borse di lusso invendute vengono quasi regalate quest'anno

Le migliori offerte di borse firmate 2023

Borse di lusso | Ricerca annunci | Sponsorizzato



Ti meriti carte di credito senza requisiti di reddito! Cerca e...

Carte di credito | Ricerca annunci | Sponsorizzato



Auto ibride completamente nuove per gli anziani - Il prezzo potrebbe...

Auto Ibrida | Ricerca annunci | Sponsorizzato



Nasce FAX Gratis, per inviare fax da pc, smartphone e tablet



La corte Internazionale dell'Adriatico e dello Ionio



Ancona, al via la mostra "Robert Capa Retrospective"



CaterRaduno 2018, ecco il programma



RICERCA: ASSESSORE BRANDIA PRESENTAZIONE CAMPUS D'IMPRESA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Aerospace & Defense Meetings, prima partecipazione di Anfia



28/11/2023 SCIENZA E TECNOLOGIA

Tutti gli articoli | [Condividi](#) | [Avvisami](#) | [Mia Informazione](#)

Ad Aerospace & Defense Meetings la filiera automotive si confronta con università, player internazionali, PMI e start-up di altri settori industriali aprendosi a possibili collaborazioni e sinergie su nuove tecnologie e sistemi di alimentazione Torino – Prende il via domani la nona edizione di Aerospace and Defense Meetings – l'unica business convention internazionale per l'industria aerospaziale e della difesa organizzata in Italia – in programma all'Oval Lingotto di Torino dal 28 al 30 novembre. (*Impresa Italiana*)

Segui informazione.it su



informazione.it sul tuo sito

informazione.it widget

Desideri pubblicare le notizie presenti su **informazione.it** sul tuo sito? Sei libero di farlo. **Scopri come...**

Su altri giornali



Martedì, 28 Novembre 2023

Powered by TRASPORTALE

Redazione Pubblicità Newsletter Richi

f X y in @

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

ULTIM'ORA VEICOLI LOGISTICA EVENTI CONSTRUCTION LEGGI E NORMATIVE INFRASTRUTTURE ASSOCIAZIONI AFTERMARKET BLOG SOLUTRANS



Home > Associazioni > ANFIA e ANITA insieme alla COP28 di Dubai

LA TRANSIZIONE DEL TRASPORTO MERCI SU GOMMA UNA SFIDA STRATEGICA DI SOSTENIBILITÀ E COMPETITIVITÀ

ANFIA e ANITA insieme alla COP28 di Dubai

Dubai, 10 dicembre 2023 #COP28

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



REDAZIONE 28/11/2023



Con il side-event in programma il 10 dicembre verrà presentata la roadmap per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto merci

ANFIA e ANITA parteciperanno alla 28^a sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui **cambiamenti climatici (COP 28)**, in programma a Dubai dal 30 novembre al 12 dicembre.

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha infatti selezionato, tra le molte candidature ricevute, la proposta di side event **"La transizione del trasporto merci su gomma, una sfida strategica di sostenibilità e competitività"**, avanzata dalle due associazioni, da tempo impegnate insieme per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto pesante.

ANFIA e ANITA porteranno un importante contributo, in rappresentanza delle filiere italiane dell'automotive e dell'autotrasporto, al dibattito sulle azioni da intraprendere per accelerare la decarbonizzazione della mobilità, attraverso lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie a zero emissioni e dei carbon neutral fuels, dando voce alle testimonianze delle imprese, che presenteranno progetti evoluti per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto merci.

L'evento si terrà nel **Padiglione italiano** – situato nella 'Blue Zone' dell'Expo City Dubai – il 10 dicembre alle 09.30 GMT+4,

TAGS **ANFIA** **ANITA**



Redazione

<https://www.trasportale.it>

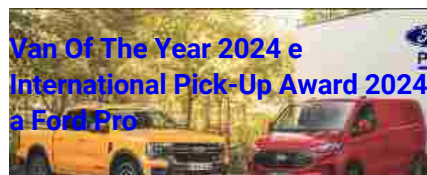
Il canale di informazione e comunicazione multimediale del mondo del trasporto.



Articolo precedente

Solutrans 2023, veicoli commerciali e industriali hanno trovato il loro palcoscenico

Articoli correlati



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'intervento Il tavolo romano «Mobilitiamoci tutti per l'automotive»

L'intervento

Torino e il Piemonte si mobilitino per difendere l'automotive

di Franco Amato

«**N**oi non abbiamo più un'industria automobilistica». Sono passati circa 7 mesi da quando Luca di Montezemolo lo ha dichiarato nel corso di un'intervista nel programma *Piazza pulita de La7*. Da allora, quell'affermazione ha trovato molte conferme, almeno a Torino: dopo la cessione della palazzina uffici Fiat del Lingotto a Reply, è seguito l'annuncio della vendita dello stabilimento ex Bertone e poi Maserati e della palazzina Mopar di Rivalta; la presentazione a luglio, sulla Pista del Lingotto, dei nuovi modelli Topolino e 600, costruiti però rispettivamente negli stabilimenti marocchini di Kenitra e di Tychy, in Polonia; la crisi della Lear di Grugliasco, che fino a oggi ha prodotto sedili per la Maserati, che mette in pericolo il mantenimento dei 400 lavoratori.

Tra le poche, buone notizie, l'inaugurazione del Battery Technology Center di Mirafiori che impiegherà oltre 100 tecnici e il recente annuncio del primo hub di economia circolare di Stellantis, 73 mila mq a Mirafiori (su 3

di Franco Amato

«**N**oi non abbiamo più un'industria automobilistica». Sono passati circa 7 mesi da quando Luca di Montezemolo lo ha dichiarato nel corso di un'intervista nel programma *Piazza pulita de La7*. a pagina 4

milioni di mq, in gran parte vuoti) dove verranno riciclate circa 10 mila auto all'anno per estrarne materie prime o rigenerate per essere rivendute sul mercato. Un investimento di 40 milioni che dovrebbe vedere impegnati subito 200 lavoratori e 550 entro il 2025.

Il vero, grande problema resta però la produzione. Negli ultimi anni l'Italia è scivolata negli ultimi posti in Europa: su oltre 12 milioni di auto costruite nel 2022, la Germania ne ha prodotte quasi 3,5 milioni, seguita dalla Spagna con 1,8 milioni (nonostante non abbia da decenni una casa automobilistica), la Romania con mezzo milione e l'Italia con solo 473.194 auto (cioè quante se ne costruivano a Mirafiori alla fine del '900).

La Francia, che produce poco più di un milione di auto ed è azionista con il 6,2%, tramite il fondo Bpi, di Stellantis, dopo aver ottenuto la prima gigafactory a Douvrin (quella italiana sarà a Termoli), «alza la voce» per riportare in patria le produzioni all'estero.

E l'Italia? Dopo decenni senza una politica per il settore automotive e dopo un confronto, partito a luglio, tra il ministro Adolfo Urso e l'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, il 6 dicembre si terrà a Roma la prima riunione del «Tavolo Sviluppo Automotive» con l'obiettivo, più volte dichiarato, di voler riportare la produzione di veicoli in Italia sopra il milione all'anno. Vi parteciperanno Stellantis, i sindacati, l'Anfia e le Regioni sede di stabilimenti dell'azienda (oltre al Piemonte, altre 5 Regioni).

Nelle ultime settimane Stellantis ha già

rispedito al mittente la proposta dell'Anfia di far entrare nell'azionariato lo Stato italiano attraverso Cdp e ha chiesto incentivi per favorire la vendita di auto. In sintesi, Stellantis fa il suo lavoro di multinazionale e, come ha dichiarato Tavares, «produce dove è competitiva».

Sta quindi alla buona politica — quella che unisce e non divide — oviare alle distorsioni del mercato e della sola ricerca del profitto. Di questi temi si stanno occupando il sindaco Lo Russo, il presidente della Regione Ciriò e gli assessorati competenti, l'Anfia, i sindacati, le forze politiche e l'Unione Industriale, ma credo sia necessario che l'intera comunità consideri l'automotive un'emergenza economica e sociale che necessita — come avvenne in occasione della Tav — di una vera e propria mobilitazione da parte di tutti. Non si tratta di fare il tifo a scapito di altre regioni sedi di stabilimenti Stellantis, ma di affermare il diritto, avendone tutte le condizioni necessarie, a tornare a produrre più auto (anche, perché no?), «corteggiando» Tesla, come ha proposto il Segretario della Cgil Airaudo). Al termine di un positivo mese di novembre, che ha visto la città ospitare con successo eventi nazionali e internazionali — e, soprattutto, di essere designata sede del Centro di intelligenza artificiale nazionale — è ora (noi sì!) di alzare la voce. Perché dall'esito della riunione del 6 dicembre (e da quelle che seguiranno), dipende non solo il futuro di tante imprese della fornitura e di migliaia di lavoratori del settore automotive, ma anche un pezzo del futuro di Torino e del Piemonte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

PROPOSTA

Veicoli industriali, una spinta alla transizione tecnologica

Veicoli industriali, una spinta alla transizione tecnologica

Proposta

Anfia, Anita, Federauto, Unatras, Unrae scendono in campo

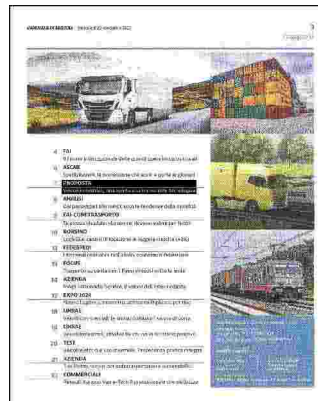
Stimolare e rilanciare gli investimenti nel settore per accelerare il processo di transizione tecnologica dei veicoli industriali, questa la proposta annunciata coralmemente dalle associazioni nazionali dell'autotrasporto e dell'automotive Anfia, Anita, Federauto, Unatras, Unrae nel corso della tavola rotonda sul tema «La transizione green dell'autotrasporto merci», che si è tenuta oggi in occasione di Ecomondo, l'evento europeo di riferimento per la transizione ecologica e i nuovi modelli di economia circolare e rigenerativa.

La roadmap. La proposta parte dalle implicazioni nazionali della regolamentazione europea in via di definizione e, sulla base dello stato dell'arte del parco italiano circolante, traccia una roadmap di breve periodo per accelerare il rinnovo del circolante con veicoli industriali a basse emissioni che abbia impatti positivi da un punto di vista ambientale e della sicurezza della circolazione.

Gli investimenti. Il fabbisogno finanziario è stimato in circa 700 milioni di euro, che dovranno supportare gli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e loro infrastrutture nonché stimolare la diffusione dei carburanti rinnovabili. Le associazioni, inoltre, propongono una modifica sostanziale di funzionamento del «Fondo autotrasporto», che garantisca procedure rapide di liquidazione alle imprese di autotrasporto.

Il segnale. L'evento di Ecomondo è il primo segnale unitario e forte che le associazioni intendono inviare al Governo, per stimolare

al più presto l'adozione di un lavoro congiunto e di impegni reciproci per affrontare da subito una transizione che appare ancora densa di contraddizioni: da una parte, le istituzioni dell'Unione europea che - in assenza di correttivi razionali in grado di accogliere il principio di neutralità tecnologica - tendono ad imporre regolamenti avulsi dalle dinamiche di mercato e tempistiche di phase-out tecnologico molto «sfidanti», se non addirittura irrealistiche. Dall'altra una Legge di Bilancio nazionale che tende verso una sostanziale decontribuzione degli strumenti di sostegno agli investimenti delle imprese per quella transizione ecologica richiesta dagli stessi regolamenti europei. //



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA e ANITA a COP 28 di Dubai

ROMA – ANFIA e ANITA parteciperanno alla 28a sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP 28 - <https://www.cop28.com/>), in programma a Dubai dal 30 novembre al 12 dicembre.

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha infatti selezionato, tra le (segue in ultima pagina)

ANFIA e ANITA a COP 28

molte candidature ricevute, la proposta di side event "La transizione del trasporto merci su gomma, una sfida strategica di sostenibilità e competitività", avanzata dalle due associazioni, da tempo impegnate insieme per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto pesante.

ANFIA e ANITA porteranno un importante contributo, in rappresentanza delle filiere italiane dell'automotive e dell'autotrasporto, al dibattito sulle azioni da intraprendere per accelerare la decarbonizzazione della mobilità, attraverso lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie a zero emissioni e dei carbon neutral fuels, dando voce alle testimonianze delle imprese, che presenteranno progetti evoluti per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto merci.

L'evento si terrà nel Padiglione italiano (<https://www.mase.gov.it/pagina/cop28>) – situato nella 'Blue Zone' dell'Expo City Dubai – il 10 dicembre alle 09,30 GMT+4 (ora locale).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TALKINGPRESS
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS
[Home](#) [Contatti](#) [Media Kit](#) [Soste in Viaggio](#) [f](#) [Twitter](#) [in](#) [YouTube](#) [Instagram](#)
FLEETTIME
 AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

[Fleet Manager](#) [Case auto](#) [Noleggio](#) [Elettriche Ibride](#) [LCV](#) [Industry](#) [News Fuoriorario](#) [OltreFrontiera](#) [Twin Fleet](#) [Podcast](#)

Aftermarket Auto analisi 2023: Boom dell'E-commerce

Fleetime magazine digitale ottobre 2023

FLEETTIME
 AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS


Tripla A per l'evoluzione di Audi Q4 e-tron



Skoda Octavia: un quarto di secolo al servizio delle flotte

 29 Novembre 2023 [Industry](#) [No Comment](#)


Nuovo studio **ANFIA-Aftermarket:** boom dell'e-commerce dei ricambi auto, che genera il 25% del fatturato. Considerando tutti i ricambisti, attivi e non nell'e-commerce, il valore si ferma al 15%.

Aftermarket Auto analisi 2023 – Nella mattinata di ieri, si è tenuta la conferenza stampa di presentazione della seconda edizione dello studio "Aftermarket e E-commerce. Gli acquisti online di Automobilisti e Ricambisti". L'indagine, realizzata da **ANFIA-Aftermarket** in collaborazione con GiPA, si focalizza sull'analisi delle attività online di due gruppi distinti di utenti.

Per ottenere un quadro dettagliato, sono state condotte interviste CATI coinvolgendo 304 ricambisti, di cui 109 con forza vendita e 195 ricambisti/accessoristi. Parallelamente, attraverso interviste CAWI basate sul metodo GiPA, sono stati interpellati 16.000 automobilisti, di cui 4.005 coinvolti in attività di fai-da-te, profilati come potenziali acquirenti online. In aggiunta, è stata condotta un'analisi più qualitativa coinvolgendo una decina di importanti

player del settore.

Davide Sassetti, Responsabile Area Mercato-Web di [ANFIA-Aftermarket](#), ha dato il benvenuto istituzionale all'evento. A seguire, **Marc Aguetz**, Managing Director di GiPA, ha presentato una sintesi dei contenuti dello studio, offrendo uno sguardo approfondito sugli approcci e i risultati emersi dall'indagine.

L'obiettivo principale di questo studio è fornire una panoramica completa e dettagliata sull'utilizzo dell'e-commerce nel settore automobilistico, offrendo insights preziosi sia per i ricambisti sia per gli automobilisti, delineando i trend e le opportunità emergenti in questo campo in continua evoluzione.

Davide Sassetti, sottolinea l'importanza di monitorare le tendenze degli acquisti online nel settore dei ricambi, coinvolgendo sia gli automobilisti (B2C) che gli operatori di settore (B2B). Questo secondo studio conferma l'incremento dell'e-commerce dei ricambi e l'investimento continuo dei ricambisti in questo canale. Nel B2C, gli acquisti online per auto occupano la settima posizione come categoria.

L'indagine, basata su un'analisi 'aperta', si distingue dalle transazioni interne tra produttori e distributori tramite strumenti di commercio elettronico chiusi (EDI). Lo studio mira a comprendere le dinamiche di un ambiente in cui tutti possono vendere e acquistare liberamente. Questo approccio è un passo significativo per esplorare le variazioni dell'e-commerce nel settore, evidenziando l'evoluzione e l'ampiezza delle opportunità nel mercato dei ricambi auto.

Aumento significativo dei ricambisti che vendono online (B2C), saliti dal 26% al 62% tra il 2020 e il 2022. Ma sebbene le vendite online siano in crescita, rappresentano solo il 15% del totale delle vendite dei ricambisti, con sfide nell'identificazione dei ricambi e la mancanza di interazione diretta.

Redazione Fleettime

Fonte press [ANFIA](#)

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

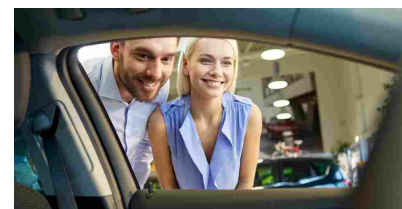


Breaking news

Mobilità Europea: roadmap ACEA per il futuro dell'automotivea



Indagine vendite auto Italia: Le Cause dietro il Rinvio Cambio Auto



Stellantis Presenta la Roadmap per un Futuro Sostenibile

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS TRUCK LOGISTICA EVENTI FORMAZIONE MERCATO OFFICINA AFTERMARKET CONGRESS



Accedi

Home News Attualità

Attualità

AFTERMARKET E E-COMMERCE: COME EVOLVONO GLI ACQUISTI ONLINE DI AUTOMOBILISTI E RICAMBISTI

29 Novembre 2023



Presentata ieri in conferenza stampa la seconda edizione dello studio, realizzato da [ANFIA-Aftermarket](#) in collaborazione con GiPA, che analizza le attività online di acquisto dei ricambi auto. Nel 2022, l'e-commerce dei ricambi mantiene un trend crescente rispetto al 2020 e i ricambisti continuano ad investire su questo canale, dove realizzano il 25% del fatturato – il 15% se si considera il fatturato totale di tutti i ricambisti intervistati, inclusi quelli che non usano l'e-commerce.

Si è svolta nella mattinata di ieri la conferenza stampa di presentazione della seconda edizione dello studio "Aftermarket e E-commerce. Gli acquisti online di Automobilisti e Ricambisti", realizzato da [ANFIA-Aftermarket](#) in collaborazione con GiPA.

Per restituire un'analisi efficace delle attività online delle due categorie di utenti presi in esame, nell'ambito dell'indagine sono state realizzate interviste CATI (Computer-Assisted Telephone Interviewing), che hanno coinvolto 304 ricambisti (109 con forza



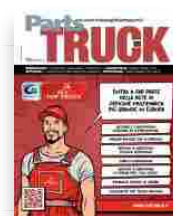
PARTS

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

[Leggi la Digital Edition](#)


Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)


PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

vendita e 195 ricambisti/accessoristi), e interviste CAWI (Computer Assisted Web Interview), con profilazione definita in base al metodo GiPA, a 16.000 automobilisti di cui 4.005 hanno svolto attività in fai da te e quindi potenziali acquirenti on line. A integrazione dei risultati così ottenuti, è stata condotta una ricerca di tipo più qualitativo attraverso il contatto diretto con una decina di importanti player del settore.

Al saluto istituzionale di Davide Sassetti, Responsabile Area Mercato-Web di ANFIA Aftermarket, ha fatto seguito l'intervento di Marc Aguetz, Managing Director di GiPA, che ha illustrato una sintesi dei contenuti dello studio.

“Essendo gli acquisti online un fenomeno in decisa crescita negli ultimi anni, è importante monitorarne le tendenze anche nel nostro specifico comparto, in cui i consumatori di ricambi si dividono tra automobilisti (B2C) ed operatori di settore (B2B) – afferma Davide Sassetti, Responsabile Area Mercato-Web di ANFIA-Aftermarket.

Le aziende della sezione Aftermarket di ANFIA hanno quindi ritenuto opportuno realizzare questa seconda edizione di uno studio per la prima volta pubblicato nel 2021, da cui emerge che l'e-commerce dei ricambi mantiene un trend crescente e che i ricambisti continuano ad investire sul canale di vendita online, mentre, nel canale B2C, gli acquisti online di prodotti o servizi per l'auto occupa, come categoria, la settima posizione.

Una precisazione importante sull'oggetto dell'indagine: tutte le nostre aziende produttrici di ricambi sono da tempo dotate di strumenti per il commercio elettronico con i propri clienti (i distributori di ricambi) in un sistema chiuso (EDI – Electronic Data Interchange), così come la maggior parte dei distributori con il successivo anello della filiera aftermarket, ovvero i ricambisti. Lo studio mira invece a cogliere le dinamiche di uno scenario 'aperto' dove tutti possono vendere tutto a tutti”.

“Dall'indagine risulta in rialzo, tra il 2020 e il 2022, il numero dei ricambisti che vendono prodotti online B2C, che passa dal 26% al 62% del totale – ha detto Marc Aguetz, Managing Director di GiPA. Diminuisce, tuttavia, la percentuale di questo tipo di vendite sul fatturato complessivo di questi ricambisti, che scende dal 42% del 2020 al 25% del 2022, per ridursi al 15% sul totale delle vendite di tutti i ricambisti intervistati, inclusi quelli che non usano il canale e-commerce. Inoltre, circa 6 ricambisti su 10 ritengono che, tra gli acquirenti del canale B2C, ci siamo anche meccanici in incognito, un fenomeno che, in base alle loro stime, pesa per il 18% del proprio fatturato B2C.

I dati confermano, quindi, che il mercato delle vendite online ha ancora proporzioni limitate, vuoi perché l'identificazione del ricambio giusto rimane una delle tappe centrali del processo, vuoi perché online non c'è interazione diretta e non si può provare il prodotto. Senza dubbio, siamo comunque di fronte ad un mondo che si sta sviluppando a ritmi rapidi e che apre molte nuove possibilità”

TAG

#ricambi 617

#aftermarket 374

#officine 225

#filtri 149

#truck 141

#lubrificanti 138

← Precedente

Successiva →

L'auto costa troppo, il mercato frena

OSRAM: idee regalo di Natale per gli appassionati di motori

Ti potrebbero interessare





Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il secondo studio **ANFIA Aftermarket - GiPA** rivela l'evoluzione dell'e-commerce nel settore dei ricambi auto venduti online in crescita per il B2C



29 Novembre 2023 - 18:22

ANFIA-Aftermarket ha presentato i risultati del secondo studio "Aftermarket e E-commerce. Gli acquisti online di Automobilisti e Ricambisti". L'indagine realizzata in collaborazione con **GiPA** ha mostrato l'evoluzione dell'e-commerce nel settore automobilistico con un focus specifico sulle **vendite Business to Consumer dei Ricambisti**. La vendita di ricambi auto online occupa una grossa fetta delle attività dei ricambisti, ma dal rapporto emerge anche che il fatturato ha un andamento decrescente. Questi dati sono stati presentati durante una conferenza stampa in streaming con la partecipazione di **Miriam Gangi**, Responsabile Comunicazione e Ufficio stampa **ANFIA**, **Davide Sassetti**, Responsabile Area Mercato-Web di **ANFIA-Aftermarket** e **Marc Aguetz**, Managing Director di **GiPA**.

LA CRESCITA DEL B2C: QUANTITÀ E QUALITÀ DEGLI ACQUISTI ONLINE

I dati presentati da **Marc Aguetz di GiPA** svelano un notevole incremento nel numero di **ricambisti che vendono prodotti online B2C** (Business to Consumer), passando **dal 26% al 62%** nel periodo compreso **tra il 2020 e il 2022**. Tuttavia, è interessante notare che la percentuale di queste vendite sul **fatturato** totale dei ricambisti è diminuita dal 42% al 25%, attestandosi **al 15%** quando si considerano tutti i ricambisti intervistati, inclusi quelli che non utilizzano l'e-commerce.

I dati dell'indagine si basano sulle interviste CATI (*Computer-Assisted Telephone Interviewing*) a **304 ricambisti e 16.000 automobilisti** di cui **4.005** hanno svolto attività in fai da te e quindi **potenziali**



Ultime notizie



Ricambisti: 62% vende online B2C ma fatturato in calo nel 2022



Sciopero 30 novembre 2023 dei treni: gli orari della protesta



Euro 7: il Parlamento UE approva una posizione di compromesso

acquirenti on line. *“Lo studio mira a cogliere le dinamiche di uno scenario ‘aperto’ dove tutti possono vendere tutto a tutti”,* ha spiegato **Davide Sasseti**. **Clicca l’immagine sotto** per vederla a tutta larghezza.



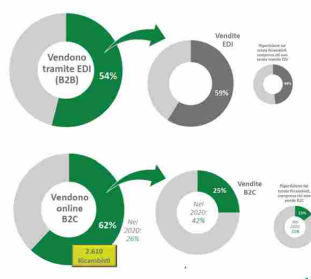
Strumenti per vendere ricambi

Il 54% dei Ricambisti utilizza uno strumento EDI, che ne rappresenta il 59% del fatturato di vendita.

Sul totale dei Ricambisti intervistati, le vendite tramite EDI rappresentano il 4,8% del fatturato.

Cresce il numero dei Ricambisti che vendono prodotti online, ma si riduce la percentuale di queste vendite sul totale fatturato.

Sul totale dei Ricambisti intervistati, le vendite online B2C rappresentano il 15% del fatturato.



TRA I CLIENTI DEI RICAMBISTI CHE ACQUISTANO ONLINE ANCHE AUTORIPARATORI

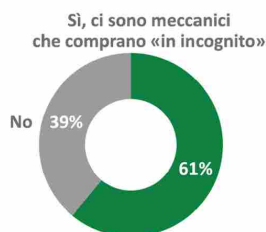
Circa **6 ricambisti su 10** ritengono che, tra gli acquirenti del canale B2C, ci siano anche **meccanici in incognito**, un fenomeno che, in base alle loro stime, pesa per il **18%** del proprio **fatturato B2C**. *“I dati confermano, quindi, che il mercato delle vendite online ha ancora proporzioni limitate, vuoi perché **l’identificazione del ricambio giusto** rimane una delle tappe centrali del processo, vuoi perché online non c’è interazione diretta e non si può provare il prodotto”,* ha dichiarato **Aguettaz**. **Clicca l’immagine sotto** per vederla a tutta larghezza.



Vendita ricambi online

Oltre 6 Ricambisti su 10 pensano che tra gli acquirenti B2C ci siano dei meccanici in incognito.

Stando alle loro stime, il peso rappresentato da questo fenomeno sarebbe pari al 18% del loro fatturato B2C.



L’IMPORTANZA STRATEGICA DELL’E-COMMERCE NEL SETTORE AFTERMARKET

Davide Sassetti ha sottolineato l'importanza strategica di monitorare attentamente le tendenze nell'e-commerce, spiegando che le **aziende** del settore **Aftermarket continuano a investire nella vendita online**. *"Tutte le nostre aziende produttrici di ricambi sono da tempo dotate di strumenti per il commercio elettronico con i propri clienti (i distributori di ricambi) in un sistema chiuso (EDI – Electronic Data Interchange), così come la maggior parte dei distributori con il successivo anello della filiera aftermarket, ovvero i ricambisti"*. **Marc Aguetz** invita comunque a non sottovalutare il cambiamento: *"Senza dubbio, siamo comunque di fronte ad un mondo che si sta sviluppando a ritmi rapidi e che apre molte nuove possibilità"*.

#ONLINE #RICAMBI AUTO

Donato D'Ambrosi - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Taboola Feed



L'ortopedico rivela: Dolori alle ginocchia? Non fare mai questo.

L'errore più grave di chi soffre di dolori articolari (e che peggiora ulteriormente la situazione).

goldentree.it | Sponsorizzato

Scopri di più



Ecco come avviene la cremazione! rimarrai senz... Milano: Le cucine invendute vengono...

Cremazione | Ricerca annun... | Sponsorizzato Cucine | Ricerca annunci | Sponsorizzato



Evento ANFIA e ANITA Cop28 Dubai "La transizione del trasporto merci su gomma, una sfida strategica"

ANFIA e ANITA saranno presenti alla 28^a sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP 28), in programma a Dubai dal 30 novembre al 12 dicembre, con l'evento dal titolo La transizione del trasporto merci su gomma, una sfida strategica di sostenibilità e competitività, in programma il 10 dicembre alle 09.30 GMT+4 (ora locale). Dando voce alle testimonianze delle imprese, che presenteranno progetti evoluti per l'efficientamento e la sostenibilità del trasporto merci, le due Associazioni porteranno un importante contributo al dibattito sulle azioni da intraprendere per accelerare la decarbonizzazione della mobilità, attraverso lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie a zero emissioni e dei carbon neutral fuels. Tutti gli eventi saranno fruibili in live streaming sul canale YouTube del MASE.



Creare valore per l'automotive



Con 460 aziende associate, tra cui realtà di eccellenza con posizioni di leadership sui mercati internazionali, ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica da oltre 110 anni ha l'obiettivo di rappresentare e offrire servizi alle imprese della filiera italiana per sostenerne e rafforzarne la competitività, la crescita sui mercati

esteri e l'integrazione nei sistemi di mobilità attraverso relazioni con le istituzioni nazionali e internazionali, attività di networking, di partecipazione a comitati tecnico-normativi, di studio e analisi del settore, di formazione e consulenza. Lavoriamo ad un posizionamento futuro che tenga il passo con la rapida evoluzione del mondo della mobilità.

3 Gruppi merceologici: Componenti, Car Design & Engineering, Costruttori. Per chi decide di associarsi nell'anno in corso, la quota associativa annuale sarà scontata del 50%, per diventare effettiva nel 2024.

Info: anfia@anfia.it
www.anfia.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

MOBILITA



Nov 30

ANFIA: PRESENTE AD AEROSPACE AND DEFENSE MEETINGS

Anfia partecipa per la prima volta alla nona edizione di Aerospace and Defense Meetings, la business convention internazionale per l'industria aerospaziale e della difesa organizzata in Italia, in corso all'Oval Lingotto di Torino fino al 30 novembre. Anfia è presente all'evento con un corner istituzionale insieme ad alcune aziende associate del Gruppo componenti e del Gruppo Car Design & Engineering: Danisi Engineering, Duerre Tubi Style Group, Lopigom, A.C.S.A. Steel Forgings.

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Commento *

Nome *

SEGUICI SU INSTAGRAM

[instagram-feed num=9 cols=3]

SEGUICI SU FACEBOOK

ULTIMI TWEET



Crisalide Press 10 Ott

A PRESA DIRETTA SOLO IL CORRIERE DELLA SERA

[Twitter](#)



Crisalide Press 9 Ott

Giulio Marc D'Alberton è stato nominato Dacia/Mobilize Communication Manager, riporterà a Carlo Leoni, Communication Director del Gruppo Renault Italia.

[Twitter](#)

Autodata: Utilizzato in oltre 100.000 officine

SOLERA | Autodata
Vehicle Repair

Prova Autodata per € 1 oggi!

Collins A Y C CA B GR Accedi / registrati

Notiziario Motoristico

News Trade News Approfondimenti Opinioni Rivista Autocina Autorizzata

Cerca...

News | 30 November 2023 | Autore: redazione

Aftermarket e vendita di ricambi online: l'evoluzione di una nicchia



Fenomeno in crescita, la vendita online di ricambi rimane comunque una parte marginale dell'attività dei siti di e-commerce. Questa la fotografia dello studio realizzato da ANFIA-Aftermarket in collaborazione con GiPA.

La **vendita di ricambi online** è sicuramente un fenomeno da tenere monitorato, perché dimostra una **tendenza costante alla crescita**, ma è bene fare delle distinzioni per capire meglio **quanto vale realmente** e quanto possa essere considerato un canale di vendita ancora in via di sviluppo.



La conferenza stampa di mercoledì 29 novembre organizzata da ANFIA è stata l'occasione per presentare la **seconda edizione dello studio "Aftermarket e E-commerce. Gli acquisti online di Automobilisti e Ricambisti"**, realizzato da ANFIA-Aftermarket in collaborazione con GiPA (la prima edizione era del 2021 n.d.r.).

Davide Sassetti, responsabile area mercato-web di ANFIA-Aftermarket, ha introdotto la presentazione spiegando quanto fosse importante per i soci di ANFIA **comprendere meglio** in cosa consista la vendita online dei ricambi, che rappresenta sicuramente un **canale di business in crescita**, ma in parte poco conosciuto.

Lo studio realizzato in collaborazione con GiPA permette di evidenziare e mettere a fuoco meglio i numeri e i fattori che caratterizzano questa attività.

"Essendo gli acquisti online un fenomeno in decisa crescita negli ultimi anni, è importante monitorarne le tendenze anche nel nostro specifico comparto, in cui i consumatori di ricambi si dividono tra automobilisti (B2C) e operatori di settore (B2B)", afferma Davide Sassetti.

In particolare, come evidenzia subito all'inizio della sua esposizione **Marc Aguetz**, managing director di GiPA, in generale l'e-commerce dei ricambi dimostra sì un trend crescente ma è importante **distinguere** fra quelli che sono considerati **"ricambi auto"** dai professionisti dell'aftermarket e che operano prevalentemente in piattaforme **B2B** e quelli annoverati dai siti **B2C** nella macro-categoria dei ricambi.

Ad esempio, nei siti B2C vengono considerati come ricambi tutti i prodotti relativi alla cura e manutenzione non solo dei veicoli, ma anche ad esempio di motociclette o addirittura tagliaerba, motoseghe ecc., oltre a pneumatici, prodotti per il car care, utensili e attrezzature, accessori, caschi e abbigliamento tecnico.

Per questo lo studio ha cercato di **collocare le merci sotto la categoria corretta** per capirne il valore reale e allo stesso tempo evidenziare come nei siti dichiaratamente B2C in realtà vi siano anche "infiltrazioni" di **professionisti che per ragioni diverse acquistano come privati** ricambi necessari alla loro attività professionale.

Secondo lo studio, il mercato B2B vale oggi circa **468 miliardi di euro** e tra il 2021 e il 2022 è **creciuto del 3% circa**; il mercato B2C, invece, che è cresciuto del 20% nello stesso periodo, comprende però una quota importante di servizi.

Inoltre, come spiega Marc Aguetz: "dall'indagine risulta in rialzo, tra il 2020 e il 2022, il numero dei ricambisti che vendono prodotti online B2C, che passa dal 26% al 62% del totale. Diminuisce, tuttavia, la percentuale di questo tipo di vendite sul fatturato complessivo di questi ricambisti, che scende dal 42% del 2020 (anno segnato dalle restrizioni dovute alla pandemia) al 25% del 2022, per ridursi al 15% sul totale delle vendite di tutti i ricambisti intervistati, inclusi quelli che non usano il canale e-commerce.

Inoltre, circa 6 ricambisti su 10 ritengono che, tra gli acquirenti del canale B2C, ci siano anche meccanici in incognito, un fenomeno che, in base alle loro stime, pesa per il 18% del proprio fatturato B2C".

I dati confermano, quindi, che il mercato delle vendite online, ha ancora proporzioni limitate, vuoi perché l'identificazione del ricambio corretto non è sempre così facile, vuoi perché il ruolo attivo del ricambista come "consulente" è ritenuto fondamentale, vuoi perché il fai da te non è particolarmente sviluppato nel nostro paese.

Notizie in primo piano

Original Birth: nuova gamma supporti motore attivi

Tanti servizi in un click: C.D.R. lancia la nuova App ONDRIVE

Pagamenti digitali rapidi: Qomodo digitalizza così l'aftermarket

Parti per sterzo e sospensioni Sidem: 90 anni di esperienza

“Senza dubbio – conclude Aguetta -, siamo comunque di fronte ad un mondo che si sta sviluppando a ritmi rapidi e che apre molte nuove possibilità. Nel 2023, non è più consentito non essere presenti in questo canale di vendita, nella consapevolezza che, per ora, sempre di nicchia si tratti”.

Per vedere il video della conferenza stampa [clicca qui](#).

Photogallery



Tags: [ANFIA](#) [vendite online](#) [e-commerce](#) [Anfia-Aftermarket](#)

Leggi anche

ARTICOLI | 17/05/2023

Gruppo Calzaretta: diversificare con l'e-commerce

NEWS | 01/12/2022

Come crescere al fianco di eBay: il caso di Ricambi Auto SMC

NEWS | 09/11/2022

Check-up invernale: ecco i ricambi più venduti su eBay

ARTICOLI | 30/06/2021

Acquisti online di ricambisti e automobilisti

NEWS | 11/10/2017

23,6 miliardi di euro: cresce ancora il commercio online B2C, +17%

Feed RSS

[Pubblicità](#) | [Privacy](#) | [Mappa del sito](#) | [Contatti](#) | [Chi siamo](#)
 2011-2023© Collins Editore - P.Iva 13142370157

[Login/registrati](#)
[Network](#)

- [Mondopratico](#)
- [Notiziario Attrezzature](#)
- [Notiziario Veicoli Industriali](#)
- [Catalogo Motoristico](#)
- [Carrozzeria Autorizzata](#)
- [Notiziario Motoristico Classic](#)
- [Autofficina Autorizzata](#)
- [Buyer Point](#)
- [RicambistiDay](#)
- [Truck Service Day](#)
- [Car Service Day](#)
- [Green Retail](#)
- [News](#)
- [Trade news](#)
- [Approfondimenti](#)
- [Opinioni](#)
- [Rivista](#)
- [Autofficina Autorizzata](#)
- [Privacy](#)
- [Contatti](#)
- [Chi siamo](#)

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Feed RSS](#)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Autodata: Utilizzato in oltre 100.000 officine

SOLERA | Autodata
Vehicle Repair

Prova Autodata per € 1 oggi!

Collins A Y C CA B GR Accedi / registrati

Notiziario Motoristico

News Trade News Approfondimenti Opinioni Rivista Autocina Autorizzata

Cerca...

News | 30 November 2023 | Autore: redazione

La roadmap della mobilità secondo ACEA



I costruttori di veicoli tracciano la roadmap per la mobilità del futuro e pubblicano il manifesto #FutureDriven, presentato da ACEA, l'associazione europea di categoria di cui fa parte anche ANFIA.

In occasione di una conferenza stampa tenutasi a ridosso dell'apertura dei lavori della **28° conferenza ONU sui cambiamenti climatici COP 28**, in corso dal 30 novembre al 12 dicembre a Dubai, il **presidente dell'associazione europea dei costruttori di autoveicoli (ACEA), Luca de Meo**, da oggi al suo secondo mandato, ha presentato un **Manifesto e una roadmap per un ecosistema della mobilità competitivo**, co-firmato dai CEO dei principali costruttori di autoveicoli europei.

Data la portata della trasformazione, spiega Luca de Meo, nessun singolo soggetto sarà in grado di trasformare da solo l'intero ecosistema della mobilità.

ACEA ha quindi lanciato il suo **Manifesto "A Competitive European Auto Industry, Driving the Mobility Revolution"**, facente parte della **campagna #FutureDriven** per i prossimi Parlamento e Commissione europei, con una roadmap basata su **tre pilastri - filiera di fornitura, produzione e domanda** - che l'industria automobilistica dovrà attuare insieme ai suoi partner.

In questo Manifesto, ACEA espone la sua **visione di un'industria che favorisca la sostenibilità, i posti di lavoro** altamente qualificati in Europa, i **trasporti sicuri** e affidabili, la **competitività** su scala globale e la **mobilità accessibile** per tutti. Presenta le principali raccomandazioni di policy per il prossimo mandato quinquennale dell'UE e definisce un **piano d'azione per un ecosistema europeo** della mobilità competitiva.

Luca de Meo, CEO del gruppo Renault e presidente di ACEA, ha dichiarato: "Il nostro settore si trova nel mezzo della più **grande trasformazione** da oltre un secolo a questa parte. Per noi non ci sono dubbi sulla necessità di decarbonizzare. Stiamo investendo miliardi per farlo, molto più di qualsiasi altro settore".

"Il nostro settore ha in media otto o nove regolamenti UE che entreranno in vigore ogni anno fino al 2030; in alcuni casi si tratta di normative in conflitto tra loro", ha spiegato de Meo. "L'Europa deve **urgentemente adottare un approccio olistico** alle sfide dell'industria automobilistica, **che comprenda l'intera catena del valore**, da monte a valle. Perché i problemi che stiamo affrontando sono trasversali a più settori: automotive, minerario, energetico, infrastrutturale e non solo. Se si guarda ai nostri competitor globali, si vede che sono molto bravi a farlo."

"L'Europa non deve solo assicurarsi di essere ben equipaggiata come le altre regioni. Deve anche assicurarsi di competere in condizioni di parità. La concorrenza è molto salutare, e la vera concorrenza significa anche mercati globali aperti e regole commerciali libere ed eque", ha dichiarato de Meo.

Un **elemento chiave della roadmap** di ACEA è quello di **fare dell'Europa un polo di produzione di veicoli verdi e intelligenti**. "Dobbiamo collaborare con i decisori politici per creare le condizioni per la produzione di una gamma diversificata di modelli a emissioni zero, compresi veicoli elettrici di piccole dimensioni e a prezzi accessibili, da produrre in Europa a condizioni vantaggiose" ha spiegato de Meo.

"In questo modo possiamo affrontare molte sfide con la stessa efficace soluzione, soprattutto quando si tratta di mobilità urbana. Dobbiamo anche lavorare sul lato della domanda attraverso schemi di incentivazione adeguati e adatti allo scopo, a tutti i livelli politici, dall'UE fino alle autorità cittadine e locali".

Photogallery



Notizie in primo piano

Original Birth: nuova gamma supporti motore attivi

Tanti servizi in un click: C.D.R. lancia la nuova App ONDRIVE

Pagamenti digitali rapidi: Qomodo digitalizza così l'aftermarket

Parti per sterzo e sospensioni Sidem: 90 anni di esperienza



ADV



EVENTI

Con 4R di dicembre

Arriva la Special Edition di Fleet&Business

Redazione Online | Pubblicato il 30/11/2023 | 0 commenti

VIDEOPERTINA

Polestar 2, in viaggio con l'elettrica

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ritorna l'appuntamento con la **Special Edition di Fleet&Business**, il giornale dedicato agli operatori professionali del settore. Una rivista, nata nel 2019, che si rivolge ai fleet manager e a tutti gli attori della mobilità corporate per aiutarli a interpretare il grande cambiamento che sta interessando il mondo dell'auto, a partire dal settore dei prodotti e dei servizi a loro dedicati e dall'evoluzione delle formule di acquisizione. Ma questa è, appunto, una Special Edition di Fleet&Business, ovvero un'edizione arricchita del giornale, che potete trovare in edicola allegata (gratuitamente) al numero di **Quattroruote di dicembre 2023**.

Tra opinioni e previsioni. Numerosi i temi trattati, compreso un focus sulla situazione e sulle prospettive del comparto, in tempi di transizione ecologica, con l'opinione dei presidenti delle principali organizzazioni del settore: Michele Crisci (Unrae), Adolfo De Stefani Cosentino (Federauto), Roberto Vavassori (Anfia) e Alberto Viano (Aniasa). La parte dedicata ai dati di mercato ha come punto forte una dettagliata analisi dei numeri del noleggio, a lungo e a breve termine, mentre in tema di studi e previsioni si fa il punto su quale sarà l'evoluzione della mobilità da oggi al 2035 (e qui le sorprese non mancheranno). Ricca anche la sezione delle prove su strada, che hanno come protagoniste la BMW i5, ovvero il volto elettrico della Serie 5, e l'Alfa Romeo Tonale in versione full hybrid, in aggiunta a un confronto tra i consumi delle ibride plug-in. Largo spazio è poi riservato al tema del valore residuo, per quanto riguarda sia i segmenti sia le alimentazioni. I rappresentanti delle Case, delle principali società di noleggio e di alcuni tra i più importanti concessionari hanno infine risposto a una serie di domande relative alle loro strategie e alla situazione di mercato.

TAGS: FLEET&BUSINESS

NUOVO QUATTORRUOTE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA

Disclaimer



GUIDA VERSO IL ... NUOVA FIAT 600
Nuova Fiat 600: stile, comfort e sostenibilità

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

Focus ON

**L'esclusiva
asta di
Catawiki:**

NFO PUBBLICITARIA



**Guida verso
il futuro con
la nuova Fiat**

NFO PUBBLICITARIA



**Con Waybox,
il viaggio
verso la**

NFO PUBBLICITARIA



**ADAS e
parabrezza
lavorano**

NFO PUBBLICITARIA

ADV

ADV

I timori dell'indotto dell'auto mentre frenano gli ordini

L'appello al Governo di Anfia al convegno della Banca d'Italia. Preoccupazione condivisa dal sindacato

30/11/2023 Giulia Dellepiane

L'appello delle aziende dell'**indotto dell'automotive**. L'occasione è il convegno della **Banca d'Italia** sulla transizione all'**auto elettrica**.

Lo scenario in cui si muovono le aziende è sempre più complesso, tanto che l'occupazione del settore è in calo in **Piemonte**, unico in controtendenza rispetto al dato regionale, nonostante l'effervescenza dell'indotto, che vede crescere il numero di aziende e il fatturato complessivo che segna +6% rispetto all'anno precedente.

Ma ora l'economia mondiale sta rallentando e si stanno contraendo anche gli ordini di auto elettriche, tanto che tutte le case produttrici stanno rivedendo i loro piani.

Sullo sfondo la data spartiacque del 2035 che segna lo stop alle auto a benzina e diesel stabilito dalla Ue. La preoccupazione di Anfia è condivisa dal sindacato.

Interviste a: Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia; Giorgio Airaudò, segretario generale di Cgil Piemonte

Montaggio di Andrea Volpe

Automotive

Banca d'Italia

Piemonte

Torino

Per Amici della Terra l'elettrico non basta, indispensabili combustibili alternativi e biocombustibili

I dati mostrano un forte aumento delle emissioni del settore dei trasporti, che non potrà essere contrastato solo dalla diffusione molto lenta dei veicoli elettrici. Indispensabile puntare anche su combustibili alternativi e biocombustibili. La discussione nella Tavola rotonda della XV Conferenza nazionale sull'efficienza energetica degli Amici della Terra.

11/30/2023 di Redazione



In primo piano

Il 30 novembre all'interporto di Torino torna il Sustainable Tour. Iscrizioni aperte

11/15/2023

Sustainable Tour

Prova verità: Renault Trucks T480 High. "Sono fan della Losanga grazie al Magnum"

11/14/2023 Prove

Ford Trucks, con l'F-Max un tuffo nel passato per prepararsi al futuro

10/30/2023 Truck

Nuova vita ai teloni da camion usati? Ci pensa Freitag

11/17/2023 In Vetrina

[VIDEO] MAN TGX 18.520, storia di un record

11/27/2023 Prove, Video

Nella due giorni di lavori promossa dagli Amici della Terra sull'efficienza energetica, emerge che nel settore dei trasporti le emissioni sono in forte aumento. Negli ultimi due anni, dopo il calo della pandemia, si è tornati indietro di dieci anni, ai livelli del 2012. La quasi totalità delle emissioni del settore provengono dal **trasporto stradale** che rappresenta il **93,3% del totale dei consumi finali**.

In questo scenario **l'auto elettrica** ha uno spazio ancora estremamente limitato. Con solo l'**1%** dei veicoli in circolazione, è ben lontana dal coprire gli obiettivi europei che l'Italia sta recependo con il PNIEC 2023.

“Davanti a questo scenario non possiamo ignorare l'apporto che altre tecnologie come il GNL, Gas naturale (GNC) e il GPL possono dare al settore trasporti” sottolinea **Monica Tommasi, Presidente degli Amici della Terra**. “Con una promozione delle fonti rinnovabili come Biometano, bioGNL, BioGPL e dei biocombustibili liquidi nel rispetto degli standard di sostenibilità e dell'economia circolare, sarà possibile il percorso della transizione”. **In questo scenario la filiera del GNL può intervenire nel trasporto stradale pesante e quello marittimo, mentre la diffusione del gas naturale (GNC) e del GPL offre una soluzione nel leggero.**

“Questo è l'approccio alla neutralità tecnologica che auspichiamo e che permette di arginare le criticità legate alle materie prime, argomento molto caro agli Amici della Terra”, conclude Tommasi. “Abbiamo dedicato un approfondimento al tema durante la Conferenza con la presentazione del report “Materie prime: il costo energetico della scarsità”. La tavola rotonda coordinata da **Massimo Santori, esperto di mobilità e trasporti**, è stata animata da rappresentanti di Eni, GSE, ISPRA, Federchimica-Confindustria e dalle principali Associazioni della filiera dell'Automotive e dell'Autotrasporto (**ANFIA**, Federauto, UNRAE, ANITA, UNATRAS), che si sono espresse con toni pressoché unanimi a favore di un approccio più razionale, coerente e graduale per le scelte tecnologiche orientate alla decarbonizzazione della mobilità, posizione condivisa dagli Amici della Terra. Per approfondire, [clicca qui](#).

Amici della Terra

ANFIA

Anita

Federauto

sostenibilità

Articoli correlati

A Milano il convegno di Assologistica e i premi “Logistico dell'anno”

🕒 11/24/2023 📍 Eventi

Investimenti per un miliardo e la partnership con i Metallica. IVECO lancia in grande stile la gamma 2024

🕒 11/17/2023 📍 Eventi, Truck

Ecomondo 2023, il bilancio è positivo: +15% di presenze. E i camion restano

A novembre +16,19% vendite auto in Italia, Stellantis +9,8%

A novembre sono state immatricolate in Italia 139.278 auto con una crescita sullo stesso mese del 2022 del 16,19%. Il consuntivo dei primi undici mesi chiude a quota 1.455.271 con un incremento del 20,1% sullo stesso periodo del 2022. I dati sono del ministero dei Trasporti. Stellantis ha venduto in Italia a novembre - secondo i dati elaborati da Dataforce - 40.808 auto, il 9,8% in più dello stesso mese del 2022. La quota di mercato è pari al 29,3% a fronte del 30,9% di un anno fa. Negli undici mesi il gruppo ha immatricolato 472.715 auto, in crescita del 10,1% rispetto all'analogo periodo dell'anno scorso. La

quota è in calo dal 35,4% al 32,5%. Negli undici mesi del 2023 si registra ancora un calo di ben il 18,1% sullo stesso periodo del 2019. Il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano, ritiene che a fine anno le immatricolazioni si attesteranno a quota 1.576.000. "Il livello ante-pandemia, che era ed è l'obiettivo da raggiungere, resta quindi lontano" spiega. Particolarmente critica appare poi la situazione per le vendite di auto elettriche la cui quota sfiora in Italia il 4% contro il 15,2% dell'Europa Occidentale. Anfia e Unrae chiedono di intervenire sull'attuale schema degli incentivi. Riproduzione riservata © Copyright ANSA Da non perdere



1 dicembre 2023

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 21°C



asknews

🏠 POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



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



ECONOMIA MOTORI

Auto, Anfia: a novembre elettrificate al 47,7%, bev al 5,7% (+55%)

In 2 anni avanzo ecobonus 550 mln. Vavassori: rimodulare incentivi

DIC 1, 2023 Auto

info & imprese



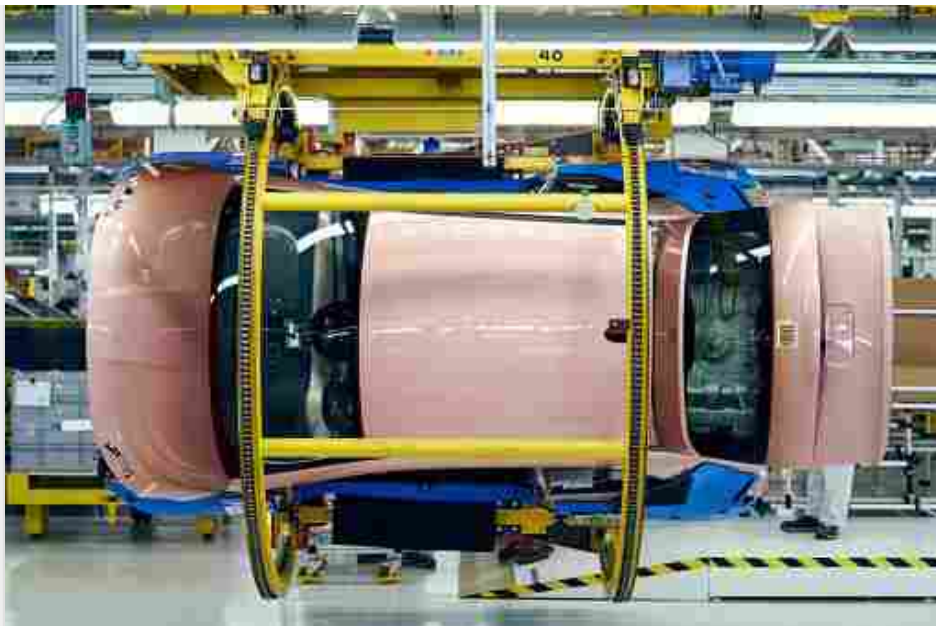
asknews

Segui la Pagina

171.731 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Milano, 1 dic. (askanews) – Con i dati di novembre (+16,2%), il mercato dell'auto "conferma il trend positivo del cumulato gennaio-novembre rispetto all'anno precedente, ferma restando la significativa distanza rispetto ai volumi pre-pandemia (-18% su gennaio-novembre 2019)", afferma Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#).

Per il 2023, [Anfia](#) stima 1,58 milioni di immatricolazioni complessive (+20% circa rispetto al 2022).

"Con la fine dell'anno, il consuntivo dell'ecobonus auto 2023 mostra un avanzo di circa 300 milioni di euro, che, peraltro, si somma ai 250 milioni restanti dall'ecobonus 2022 e non ancora riallocati. Segno che gli incentivi all'acquisto delle vetture green, previsti anche per il 2024, vanno rimodulati e resi più attrattivi per i consumatori", afferma Vavassori.

Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di novembre in aumento del 20,2%, con una quota di mercato al 28%, mentre le diesel calano del 7,3%, con una quota al 14,3%. Nei primi undici mesi del 2023 le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 22,4% e quelle di auto diesel dell'8,4%, rispettivamente con quote di mercato del 28,4% e del 17,6%.

Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, nel solo mese di novembre, il 57,7% del mercato, con volumi in crescita del 21,9% rispetto a quelli di novembre 2022. Nel cumulato crescono del 23,2% con una quota del 53,9%. Tra queste, le autovetture elettrificate (Bev e vetture ibride di tutti i tipi) rappresentano il 47,7% del mercato di novembre e il 44,7% del cumulato, in aumento del 27,9% nel mese e del 25,6% negli undici mesi.

Nel dettaglio, le ibride non ricaricabili incrementano del 31,2% nel mese, con

una quota del 37,8%; nel cumulato crescono del 27,9%, con una quota del 36,2%. Le ricaricabili (Bev e Phev) aumentano del 16,6% a novembre e rappresentano il 9,8% del mercato del mese (a novembre 2022 era già del 9,8%); nel cumulato crescono del 16,5% e hanno una quota dell'8,5% (-0,3 p.p.).

Le auto elettriche hanno una quota del 5,7% nel mese e del 4,1% nel cumulato; le vendite aumentano del 55,5% a novembre e del 33,4% nel cumulato. Le ibride plug-in calano del 13,5% a novembre, mantengono una variazione positiva nel cumulato (+4,4% negli undici mesi) e rappresentano il 4,1% delle immatricolazioni di novembre.

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10% dell'immatricolato di novembre, quasi interamente composto da autovetture Gpl (in incremento dell'1,2% nel mese). Un marginale 0,2% è da ascrivere alle autovetture a metano, che, nel mese, diminuiscono del 46,3%.

Fra i modelli negli undici mesi, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano rispettivamente la prima, seconda e quinta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Tra le Phev, Jeep Compass è il modello più venduto, mentre Jeep Renegade è al quinto posto e Alfa Romeo Tonale al nono. Tra le elettriche, Fiat 500 risulta il terzo modello più venduto dopo Tesla Model Y e Model 3, mentre Peugeot 208 occupa l'ottava posizione.



Home

Politica

Economia

Esteri

Cronaca

Salute e

Benessere

Motori

Agrifood

Turismo

Moda

Sistema

Trasporti

Lifestyle e

Design

Abruzzo

Basilicata

Calabria

Campania

Emilia Romagna

Molise

Piemonte

Puglia

Sardegna

Sicilia

Libia/Siria

Asia

Nuova Europa

Nomi e Nomine

Crisi Climatica

Chi siamo

La Redazione

Area Clienti

Disclaimer e

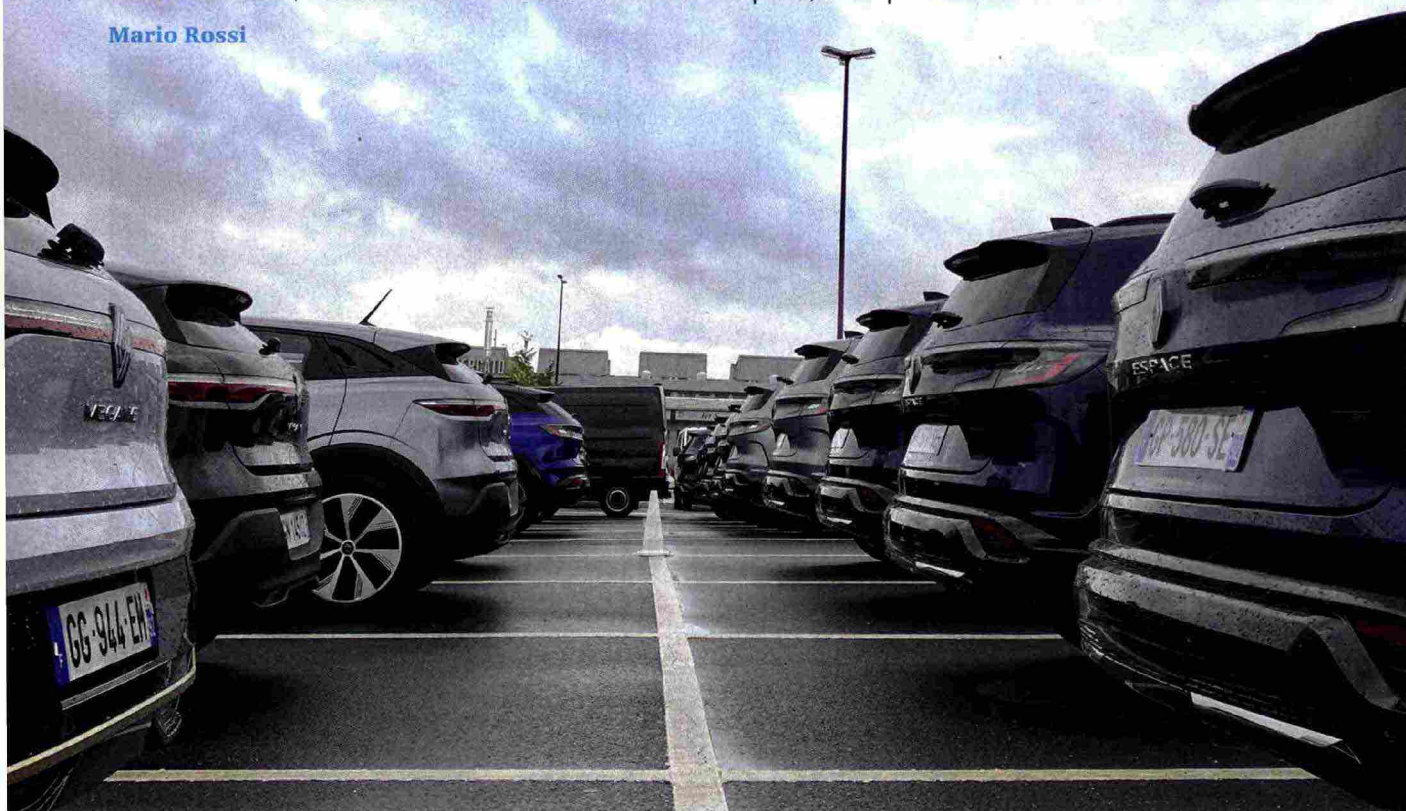
Privacy

LA PAROLA AI PROTAGONISTI

SPAURACCHIO TRANSIZIONE

In cima ai pensieri delle organizzazioni di settore resta il **TARGET 2035**. Intanto, prosegue la partita con il governo sugli incentivi e sulla filiera dell'auto. Sullo sfondo, i dati di mercato e il voto europeo, che potrebbe rimescolare le carte

Mario Rossi



La transizione ecologica, pur andando a pieni giri in Europa (ma non in Italia), per gli addetti ai lavori rappresenta ancora più un elemento d'incertezza che un'opportunità. Certo, nessuno ne mette in dubbio la necessità o la consistenza, così come nessuno immagina un ripensamento delle autorità di regolazione europee. Però il distinguo – non da parte delle case automobilistiche, che hanno abbracciato con decisione, anche se non sempre con convinzione, la svolta – sono

molti. Si guarda con attesa, ma con una buona dose di distacco, alle elezioni europee del 2024, che potrebbero rimescolare le carte del Parlamento e, quindi, della Commissione, ma che non dovrebbero impattare in maniera sostanziale sulle decisioni prese. Sul fronte interno, invece, c'è parecchio fermento, in uno scenario d'incentivi sulle elettriche e sulle ibride plug-in snobbati dagli italiani per il secondo anno consecutivo (urge un ripensamento, in particolare sulla norma che incredibilmente penalizza le imprese, ossia il vettore principe del

rinnovo del circolante), e di progetti sulla filiera che vedono il governo impegnato in una difficile partita finalizzata a proteggere e promuovere il made in Italy, ma che per ora genera incertezza. Il tutto in un mercato che appare in salute, se paragonato agli anni del Covid, ma che nel confronto con quelli pre-pandemia è clamorosamente al di sotto delle sue potenzialità, soprattutto se si considera l'anzianità media del circolante, abbondantemente sopra i 12 anni. Ecco che cosa pensano i leader di Anfia, Aniasa, Federauto e Unrae di questa situazione. **||**

FLEET&BUSINESS



ROBERTO VAVASSORI

LA RIVOLUZIONE VA AFFRONTATA PER GRADI

Parla il presidente dell'associazione italiana della filiera auto, secondo cui bisogna agire con razionalità. **SENZA ANTICIPARE TROPPO LE SCELTE**

Accompagnare tutta la filiera e non anticipare troppo le decisioni sulla transizione. Non cambia, nella sostanza, la posizione dell'Anfia sull'azzeramento delle emissioni climalteranti e sulla politica economica e industriale del governo. "La transizione energetica ed ecologica c'è, nessuno lo nasconde, ma era necessario, a nostro modo di vedere, uno sguardo più lungo e più incisivo che prendesse in considerazione tutta la filiera", dice Roberto Vavassori a Fleet&Business, ricordando che "l'80% del valore di ogni veicolo è costituito dai componentisti". Chiaro il riferimento al governo, che "ha attivato con il gruppo Stellantis e con Anfia una serie d'interlocuzioni che andranno a convergere su un tavolo automotive più largo. Secondo noi, questa è una visione razionale di politica industriale, che non si accontenta di una tattica di breve periodo". Corretta, secondo il presidente dell'Associazione della filiera automobilistica, anche la posizione governativa sugli incentivi. Dopo aver ricordato che "nel 2023 il mercato ha registrato aumenti a doppia cifra delle immatricolazioni", Vavassori promuove il fatto che "l'esecutivo intenda valutare bene dove allocare i soldi pubblici affinché servano soprattutto alle filiere del Paese. Dobbiamo usare bene questi fondi".

OBIETTIVO 2026

Fin qui l'Italia. Poi c'è l'Europa. Dove "l'Anfia ha cercato di aprire una porta che sembrava irrimediabilmente chiusa: far passare il concetto della valutazione e misurazione delle

emissioni, non solo allo scarico, ma in senso più ampio con la metodologia Lca (Life cycle assessment). Abbiamo sempre detto che c'era tutto il tempo per programmare bene la transizione, che non bisognava anticipare troppo le scelte senza tenere conto dell'impatto che avrebbero avuto sull'occupazione e sui consumatori, che farlo avrebbe rischiato d'innescare fenomeni distorsivi. Se ne parla poco, ma il rischio di adottare e di sovrainvestire in tecnologie non ancora pienamente sviluppate c'è. La nostra preoccupazione era di disegnare un percorso di transizione logico e razionale, come quello che stiamo disegnando con il governo italiano. Ripeto, abbiamo tutto il tempo". Il prossimo traguardo, dunque, è il 2026. "La legislazione attuale prevede nel 2026 una sorta di impact assessment bis. Inoltre, da qui al 2035 c'è un bel po' di tempo e magari tra 12 anni non avremo neanche più bisogno del litio, chissà. Il tema dell'infrastrutturazione, inoltre, va affrontato con pragmaticità, non può essere troppo veloce su una tecnologia che non è matura e i cui investimenti, comunque, alla fine sono pagati dai cittadini. Né si può pretendere che sia lo Stato a investire in questo ambito. E, comunque, non mi pare che, in Italia, vi sia

un problema di mancanza di colonnine pubbliche. Non bisogna poi dimenticare l'impatto che la transizione avrà sui conti pubblici in termini di accise, tasse e imposte che oggi gravano sul settore automobilistico. Andiamo per gradi". Sulle elezioni europee del 2024, Vavassori minimizza. "Le procedure regolatorie sono molto complesse, hanno percorsi legislativi molto lunghi, dietro i quali ci sono le Commissioni parlamentari, il Parlamento europeo, la Commissione, il Consiglio europeo, il trilatero. Dietro ogni decisione c'è un mondo, non un commissario europeo, come molti sono semplicisticamente portati a pensare. Ciò detto, nella prossima legislatura andrà certamente arginata la bulimia regolatoria nella quale l'Europa è caduta. Serve un time out". ||

SECONDA ESPERIENZA

Classe 1959, laurea in economia, Roberto Vavassori è consigliere d'amministrazione di Brembo e vicepresidente di BSCCB. Guida l'Anfia - come aveva già fatto dal 2012 al 2015 - dal giugno 2023

15



LA PAROLA AI PROTAGONISTI



ALBERTO VIANO

AVANTI TUTTA SUL RINNOVO DEL PARCO CIRCOLANTE

Il presidente dell'associazione delle società di noleggio: via il limite del 50% sugli incentivi e **PREMIALITÀ FISCALE** sulle auto aziendali a basse emissioni

Un aggiustamento della normativa europea sulla transizione ecologica, e, allo stesso tempo, un deciso intervento del governo sul rinnovo del circolante italiano. È quello che si aspetta, nel 2024, il presidente dell'Aniasa, Alberto Viano. "Nessuno di noi si era illuso, un anno fa, che il nuovo governo avrebbe lanciato politiche straordinariamente aggressive, dal punto di vista della spesa pubblica, per accelerare la rotazione del circolante. Restiamo convinti, però, che il piano degli incentivi debba essere parzialmente rivisto in modo da favorire un progressivo ricambio del parco auto nella prospettiva delle emissioni zero. Non ci aspettiamo nulla di straordinario dal governo", dice Viano

a Fleet&Business, "chiediamo soltanto che l'esecutivo rimuova la norma che limita al 50% il bonus per le società di noleggio che acquistano auto plug-in o elettriche, ossia a bassissime o nulle emissioni di CO₂, proprio quelle a cui il noleggio può dare un'accelerazione in termini d'immatricolazioni".

L'INDIRIZZO DEL PARLAMENTO

Orientamento che peraltro il parlamento ha indicato al governo lo scorso 25 ottobre, approvando uno specifico ordine del giorno proposto dalla maggioranza. "Se un Odg arriva dalle fila della maggioranza, immagino che vi sia un dibattito molto maturo in questa direzione", sottolinea il presidente dell'Aniasa. "Ricordo, peraltro, che la modifica non avrebbe alcun impatto sui saldi di bilancio, perché i fondi sono già stati stanziati – anche per il 2024 – e che non sono stati pienamente utilizzati, né nel 2022 né quest'anno, proprio perché il più efficace motore d'innovazione del circolante, ossia il noleggio a lungo termine, è stato inizialmente escluso e poi tardivamente incluso in misura ridotta. L'unico problema che vedo", avverte, "è relativo allo strumento: per modificare un Dpcm occorre un Dpcm e, quindi, è un po' più complicato, ma speriamo che alla fine ci si arrivi".

LA VOCE DEL RENT

Classe 1973, Alberto Viano è deputy country managing director di ALD Automotive-Leaseplan. Già vicepresidente Aniasa, ne è divenuto presidente a gennaio 2022

Nel mirino dell'associazione delle società di noleggio e sharing c'è anche la delega fiscale. "Quella che portiamo avanti non è una battaglia del noleggio, è una battaglia finalizzata a razionalizzare la fiscalità dell'auto aziendale. Dunque, ci aspettiamo che nei decreti delegati s'introduca una premialità un po' più alta per le auto a basse emissioni, che hanno la caratteristica di avere un valore d'investimento più elevato e che quindi, paradossalmente, possono determinare un reddito in natura più alto e una tassazione più alta. È un punto di vista logico e condiviso sia nel ministero delle Imprese sia in quello dell'Economia. Ci aspettiamo anche un miglioramento dei limiti di deducibilità, uguali da troppi anni, mentre siamo consapevoli che intervenire sull'Iva richiede tempi più lunghi ed è più complicato, perché avrebbe un impatto sul gettito fiscale". Infine, il 2035. "Non è mai capitato in Europa e nel mondo occidentale che una norma con un orizzonte così lungo, come quella sullo stop alle immatricolazioni di auto con motore endotermico, non sia stata "aggiustata" in itinere. Soprattutto se si pensa che in questo ambito potrebbero rendersi realmente disponibili nuove tecnologie carbon neutral come i carburanti di sintesi e bio. Io mi aspetto che possa esservi un'evoluzione positiva in questa direzione, di cui, peraltro, beneficerebbe tutto il circolante endotermico. Non dimentichiamo che anche se dal 2035 immatricolassimo tutto elettrico o a idrogeno, le uniche due tecnologie a zero CO₂ allo scarico, per molti anni a venire avremo comunque un parco auto a combustione importante".



FLEET&BUSINESS



ADOLFO DE STEFANI COSENTINO

C'È PIÙ PRUDENZA IL VENTO STA CAMBIANDO

Secondo il presidente delle concessionarie italiane, un fatto è evidente: ora **I CONSUMATORI STANNO ALLA FINESTRA** a vedere che cosa accadrà

Per Adolfo De Stefani Cosentino, “il contesto economico ed energetico è mutato, anche nei Paesi del Nord Europa. E mi sembra che sulla transizione stia cambiando il vento, come dimostrano i segnali provenienti del Regno Unito, che ha spostato l'uscita dall'endotermico dal 2030 al 2035, e della Commissione europea, che ha messo sotto osservazione le auto cinesi. Il mercato”, avverte il numero uno dell'associazione delle concessionarie italiane, “percepisce questi segnali e assume un atteggiamento più prudente. Credo che i consumatori, più di prima, si siano messi alla finestra a osservare che cosa accadrà. Peraltro, le macchine, quelle elettriche in particolare, costano molto, i tassi d'interesse sono alti e bene o male le auto vecchie fanno il loro dovere”. Dunque, si prevede “un mercato molto in salita. Al di là di quello che dicono i dati mensili sulle immatricolazioni, stiamo acquisendo meno contratti rispetto al recente passato. Credo che il 2024 sarà un anno difficile, perché la politica, anche se volesse aiutarci, in questo momento non può farlo”.

IL RUOLO DELLA GERMANIA

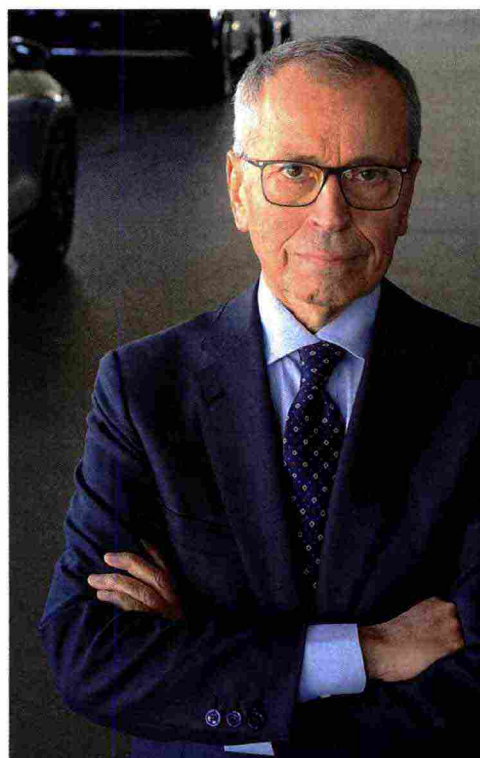
A proposito di politica, cambierà qualcosa dopo le elezioni europee del 2024? “Premesso che a dare la linea sarà comunque la Germania”, spiega a Fleet&Business il presidente di Federauto, “penso che qualcosa cambierà. Secondo me, lo pensa anche l'uomo della strada. Anche per questo c'è molta prudenza nei confronti di un acquisto importante come quello

dell'auto. Se fossi un consumatore, oggi sarei molto indeciso: l'istinto mi direbbe di comprare una diesel, la politica mi dice che dovrei comprare una Bev, la logica che sarebbe meglio aspettare. Siccome però le macchine elettriche devono essere prodotte e vendute per la famosa questione delle multe alle Case che sfiorano i limiti di emissioni di anidride carbonica, il problema si scarica sulle reti, che in qualche maniera devono assorbire il prodotto. Anche ricorrendo, come sta accadendo in Italia, ma non solo, alle autoimmatricolazioni. Temo che la distribuzione soffrirà molto”. Il fronte politico interno, poi, non aiuta. “Il 2023 non è stato un anno positivo. Certo, c'era la guerra, poi è scoppiata un'altra guerra, il governo ha dovuto stornare risorse in altre direzioni, tutto vero. Però è indubbio che di auto questo governo non si è occupato né preoccupato. Lo dimostrano indirettamente anche i numeri della transizione, che relegano l'Italia in coda nelle classifiche europee. Però siamo sicuri che sia colpa solo della politica? Oppure questo benedetto elettrico non abbiamo voglia di comprarlo? Noi parliamo di clima, di politica, d'industria, ma poi a comandare è il consumatore. E in questa fase lo stiamo completamente dimenticando, il consumatore

non esiste. Poi, però, qualcuno deve pur comprare le auto che il clima, la politica e l'industria ci impongono. Se in Italia buona parte delle Bev sono autoimmatricolazioni un motivo ci sarà, no?”. Sugli incentivi, invece, secondo De Stefani Cosentino “bisogna essere realisti. Se si continua a girare con Euro 0, 1, 2, 3, 4 meno sicure e più inquinanti e climalteranti, forse sarebbe meglio girare con una Euro 6 nuova della fascia 61-135 g/km di CO₂”. Infine, sul passaggio da concessionaria ad agenzia, che nel 2024 vedrà le prime importanti applicazioni anche in Italia, il presidente di Federauto lancia l'allarme. “Avviare la transizione del modello distributivo contemporaneamente a quella tecnologica può essere molto pericoloso: il rischio di dover fare una brusca retromarcia è concreto”. **||**

ALLA GUIDA DEI DEALER

Ceo della De Stefani e della Destauto, concessionarie di vari marchi esteri in Romagna, Adolfo De Stefani Cosentino è presidente di Federauto dal 2018



LA PAROLA AI PROTAGONISTI



MICHELE CRISCI

NON HA ALCUN SENSO TORNARE INDIETRO

Per il presidente delle Case estere, Bruxelles non cambierà linea sulla transizione, anche perché ormai i costruttori hanno fatto **INVESTIMENTI MILIARDARI**

È sulla necessità della transizione che mette l'accento il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. Sia sul fronte interno sia su quello europeo, di cui molti auspicano lo sgretolamento con le elezioni del 2024. "Qualcuno", dice a Fleet&Business il numero uno delle Case estere, "vuol far passare l'idea che il 2035 sia la fine ineluttabile dei motori termici e l'inizio altrettanto ineluttabile dell'era elettrica. Non è vero. La norma dice solo che nel 2035 non dovranno più essere immatricolate auto che emettono CO₂. E, dunque, le Case potranno adottare tutte le tecnologie disponibili, per esempio l'idrogeno". Non solo. "Si può discutere di tutto, ma non del fatto che altri 11 anni di transizione siano pochi: sono

tantissimi. Infine, tutte le macchine con motore endotermico targate fino al 31 dicembre 2034 potranno circolare sine die, compatibilmente con le possibili restrizioni in ambito urbano. Ciò premesso, e ricordando che la quota di mercato delle Bev in Europa ha superato il 15% nei primi nove mesi del 2023 e che ha sfiorato il 17% se si esclude l'Italia, non credo che una diversa maggioranza a Bruxelles rimetterebbe in discussione questa impostazione. Anche perché", avverte, "alla luce degli investimenti miliardari fatti dalle Case, sarebbe sciocco farlo. Per non parlare dei cicli industriali, che sono già stati impostati in questa prospettiva. Il 2038? Sì, certo, è possibile, ma avrebbe senso rinviare qualcosa che può addirittura essere fatto prima del 2035?".

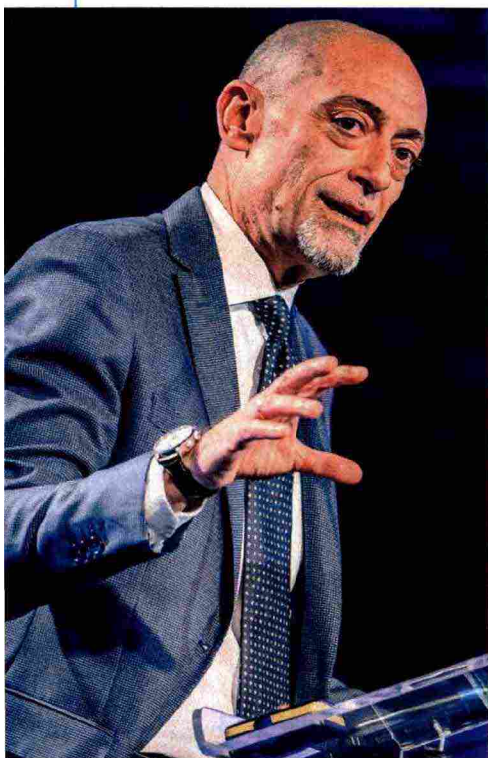
APPELLO AL GOVERNO

Sul fronte interno, invece, il presidente dell'Unrae ribadisce che "per aiutare l'industria italiana non bisogna difendere lo status quo o innalzare barriere di protezione, come troppe volte è stato fatto in passato, peraltro con esiti fallimentari, ma favorirne la competitività a livello mondiale ed europeo nel mutato contesto. È fuor di dubbio", ammette, "che la transizione necessita di tempo e che debba essere programmata, però è anche fuor

AL VERTICE DA SEI ANNI

Cinquantotto anni, Michele Crisci è dal 2006 presidente e ceo di Volvo Car Italia. Dal 2006 è anche nel direttivo dell'Unione delle Case estere, che presiede dal 2017

di dubbio che questa programmazione possa implicare la necessità di abbandonare alcune tecnologie e di abbracciarne altre. Non possiamo pretendere che il resto del mondo continui a prediligere quelle che saranno presto obsolete come il diesel o il common rail". In questa prospettiva, l'Unrae chiede al governo due misure: sul fronte degli incentivi, che anche nel 2023 hanno messo in evidenza un'impostazione iniziale clamorosamente errata, "togliere il price cap ed estenderli alle aziende"; dal punto di vista fiscale, ossia in termini di deducibilità dei costi per le imprese e di detraibilità dell'Iva, "mettere mano a norme che risalgono ai tempi della lira. Sarebbe una grandissima opportunità per le auto a basse o a zero emissioni, che dopo due o tre anni potrebbero tornare sul mercato dell'usato a prezzi accessibili per tutti. Con un utilizzo lungimirante della leva fiscale il rinnovo del circolante si può fare anche senza incentivi. Lo Stato potrebbe risparmiare e allo stesso tempo sostituire milioni di auto vecchie. L'incertezza del governo", sottolinea Crisci, "impatta sulle decisioni dell'industria, che deve orientare la produzione, della distribuzione, che deve intercettare la domanda, e dei consumatori, che devono scegliere cosa acquistare. E siccome a nessuno di questi soggetti piace perdere soldi per scelte che potrebbero rivelarsi errate a causa dei mutati orientamenti della politica, mi aspetto che nel 2024 i tavoli per l'automotive non siano più impostati su che cosa fare per mantenere certe tecnologie, ma su che cosa fare per sviluppare il mercato".



MERCATI

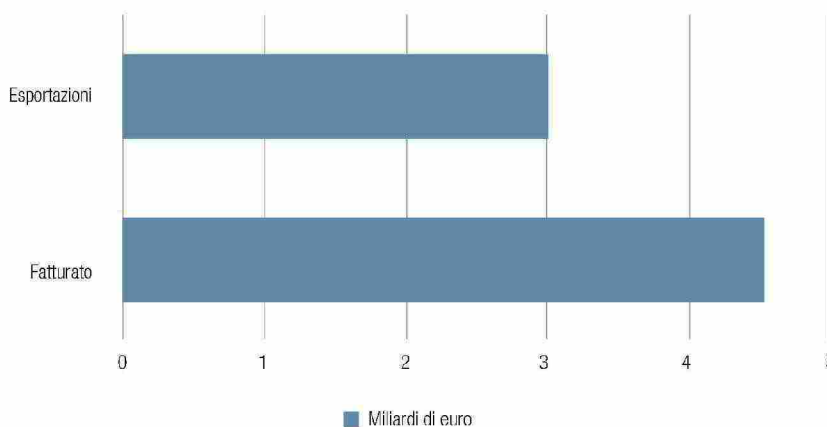
a cura di **Simonetta Stella**

FOOD EQUIPMENT

Fatturato stabile per la meccanica del food equipment nel 2023

Secondo le previsioni dell'Ufficio studi di Anima Confindustria, per i settori rappresentati da Assofoodtec - associazione federata Anima di cui fanno parte i costruttori di macchine, impianti, attrezzature per la produzione, la lavorazione e la conservazione alimentare - il 2023 si chiuderà con un fatturato intorno ai 4,55 miliardi di euro, mostrando stabilità con il 2022 che aveva registrato un fatturato pari a 4,56 miliardi. In crescita l'export, che rappresenta oltre il 60% del fatturato per le aziende Assofoodtec e dovrebbe raggiungere 3,02 miliardi di euro (+1,4%) a fine 2023. Le previsioni si basano sui risultati dei primi sei mesi dell'anno, che dopo un primo trimestre compatto (+0,7%), hanno visto una leggera flessione delle richieste (-2%) nel secondo trimestre. Il presidente di Assofoodtec, Andrea Salati Chiodini, ha commentato: «I dati dimostrano stabilità con l'anno passato per quanto riguarda il fatturato. Tuttavia, la marginalità delle aziende è diminuita a causa delle fluttuazioni dei prezzi dell'energia, che hanno inciso sui costi operativi. È necessario notare che, a differenza di qualche mese fa, le materie prime ora sono disponibili ma non c'è stato un riallineamento significativo dei prezzi da parte dei fornitori.

Meccanica del food equipment nel 2023 (stime)



Bisogna monitorare il mercato e sviluppare delle nuove strategie di gestione dei costi per affrontare il resto dell'anno". Le previsioni di quest'anno arrivano dopo un 2022 estremamente positivo, che aveva registrato +4,5% sul 2021. Questi risultati sono stati ottenuti dopo due anni di crisi dettati dalla pandemia, che hanno richiesto sia flessibilità che adattabilità dalle aziende del settore. Uno degli aspetti più importanti dell'anno è stato l'aumento degli investimenti in ricerca e sviluppo, con un focus sulla sostenibilità e sull'uso di materiali di alta qualità. La promozione di prodotti locali e la riduzione dell'impatto ambientale hanno contribuito a migliorare l'immagine del settore e a soddisfare le esigenze dei consumatori.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

AUTOMOTIVE

In crescita il mercato dei ricambi automotive

Secondo i dati del Barometro Aftermarket – rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti ANFIA che fornisce un trend indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato, sia a livello di singole famiglie prodotto – il fatturato aftermarket, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM, registra un rialzo a doppia cifra, +11,2%, nel primo semestre 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022, che aveva chiuso a +13,6%, rispetto a gennaio-giugno 2021. A un primo trimestre 2023 in aumento del 13,6%, fa seguito un secondo trimestre a +8,6%. Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, tutte e cinque presentano una variazione positiva. Gli incrementi più rilevanti sono quelli dei componenti undercar

(+25,7%), dopo un primo semestre 2022 a +17,2% e una chiusura d'anno a +10,9%, e dei componenti motore (+13,6%), che nel primo semestre 2022 avevano chiuso a +20,8%, concludendo poi l'anno a +11,6%.

Seguono i componenti di carrozzeria e abitacolo (+9%), che avevano riportato un aumento del 12,9% nel primo semestre 2022 e del 10,9% nell'intero anno, e gli incrementi più contenuti dei materiali di consumo (+6,3%), dopo l'8,9% di gennaio-giugno 2022 e la chiusura d'anno a +5,2%, e, infine, dei componenti elettrici ed elettronici (+4,8%), che avevano chiuso a +12,4% il primo semestre 2022 e a +4,5% l'intero anno.

«Nel primo semestre 2023 il fatturato italiano dei ricambi automotive, in rialzo a doppia cifra, conferma il trend di ripresa avviato nel 2021 (+22,4%) e proseguito nel 2022 (+7,8%),

oltre a beneficiare delle spinte inflazionistiche - ha affermato Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA -. Il post-vendita gode quindi di buona salute e il giro d'affari delle attività di manutenzione e riparazione resta influenzato anche da ritmi di rinnovo del parco circolante italiano che, al momento, rimangono piuttosto bassi. A gennaio-giugno 2023 le immatricolazioni di vetture nuove, in Italia, sono in rialzo del 9,2% sullo stesso periodo del 2022, ma segnano una differenza negativa importante rispetto ai volumi del 2019, pre-pandemia (-19%), mentre cresce il mercato dell'usato. D'altra parte, non siamo ancora usciti del tutto dalla crisi dei semiconduttori, delle materie prime e dell'energia, criticità che toccano anche il comparto aftermarket.

BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA – 1° SEMESTRE 2023

| FAMIGLIE PRODOTTO | VAR% FATTURATO Gen-Giu 2023/2022 |
|------------------------------------|----------------------------------|
| Componenti Undercar | +25,67 |
| Componenti Motore | +13,57 |
| Componenti Carrozzeria e Abitacolo | +9,04 |
| Materiali di Consumo | +6,28 |
| Componenti Elettrici e Elettronici | +4,84 |
| TOTALE | +11,24 |

In questo contesto, la nostra filiera deve aver chiaro quali sono le sfide del presente e del prossimo futuro, in primis quelle legate alla transizione energetica e digitale e al pacchetto normativo Fit for 55, che ci esortano a investire in nuove competenze, soprattutto digitali, per stare al passo con le nuove tecnologie della mobilità, incluse quelle di assistenza alla guida».

MACCHINE AGRICOLE

In calo il mercato italiano delle trattrici

Nei primi otto mesi dell'anno cala il mercato italiano delle trattrici e dei rimorchi, mentre risultano in attivo le altre tipologie di macchine.

Le immatricolazioni di trattrici - secondo i dati elaborati da FederUnacoma (l'associazione italiana dei costruttori) sulla base delle registrazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - indicano nel periodo gennaio-agosto un calo per le trattrici del 10% rispetto allo stesso periodo del 2022, e un calo per i rimorchi pari al 7,5%, mentre le mietitrebbie segnano +28,5%, le trattrici con pianale di carico +24,8 e i sollevatori telescopici +11,6%. Il mercato italiano delle trattrici accusa una flessione più consistente rispetto alla media europea che, secondo i dati del Comitato europeo dei costruttori CEMA, nei primi otto mesi dell'anno registra una flessione del 3%.



MERCATI

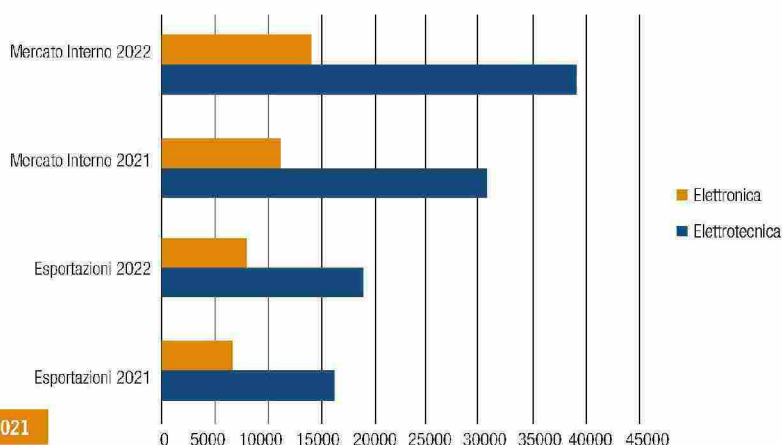
ELETTRONICA ED ELETTROTECNICA Fatturato di alcuni comparti rappresentati da ANIE

Il fatturato aggregato delle filiere tecnologiche made in Italy del building, dell'energia, delle infrastrutture e mobilità e dell'industria ha raggiunto i 92,6 miliardi di euro nel 2022, con un aumento del 20,8% rispetto all'anno precedente.

«In uno scenario popolato di "cigni neri", pandemia, guerra in Ucraina, tensioni sui mercati energetici, inflazione a due cifre, rialzo dei tassi di interesse, l'industria italiana ha mostrato una confortante capacità di reazione» ha commentato il presidente di ANIE Federazione Filippo Girardi.

| ELETTROTECNICA | 2020 | 2021 | 2022 | 2021/2020 | 2022/2021 |
|---|-----------------|---------------|---------------|--------------|-------------|
| | milioni di euro | | | variazione % | |
| Generazione energia | 1.933 | 2.584 | 3.217 | 33,7 | 24,5 |
| Trasmissione e Distribuzione energia | 2.086 | 2.509 | 3.262 | 20,3 | 30,0 |
| Soluzioni energia per trasporti, industria e infrastrutture | 2.803 | 3.297 | 4.042 | 17,6 | 22,6 |
| Energia Rinnovabili | 4.580 | 5.226 | 7.325 | 14,1 | 40,2 |
| Trasporti ferroviari ed elettrificati | 4.365 | 4.500 | 5.339 | 3,1 | 18,6 |
| Ascensori e Scale mobili | 2.334 | 2.425 | 2.665 | 3,9 | 9,9 |
| Illuminazione | 3.250 | 3.868 | 4.053 | 19,0 | 4,8 |
| Cavi | 3.650 | 5.705 | 6.566 | 56,3 | 15,1 |
| Componenti e Sistemi per Impianti | 4.855 | 5.794 | 6.540 | 19,3 | 12,9 |
| Totale Elettrotecnica | 29.856 | 35.907 | 43.009 | 20,3 | 19,8 |

Andamento di alcuni indicatori economici



| ELETRONICA | 2020 | 2021 | 2022 | 2021/2020 | 2022/2021 |
|---|-----------------|---------------|---------------|--------------|-------------|
| | milioni di euro | | | variazione % | |
| Componenti elettronici | 4.881 | 5.657 | 6.737 | 15,9 | 19,1 |
| Automazione industriale, manifatturiera e di processo | 4.673 | 5.671 | 6.828 | 21,3 | 20,4 |
| Sicurezza e Automazione edifici | 2.708 | 3.041 | 3.387 | 12,3 | 11,4 |
| Totale Elettronica | 12.262 | 14.369 | 16.953 | 17,2 | 18,0 |

| FILIERA IMPIANTISTICA INDUSTRIALE* | 2020 | 2021 | 2022 | 2021/2020 | 2022/2021 |
|------------------------------------|-----------------|--------|--------|--------------|-----------|
| | milioni di euro | | | variazione % | |
| Ricavi da produzione | 16.193 | 19.755 | 25.484 | 22,0 | 29,0 |

* I dati relativi alla filiera dell'Impiantistica industriale (General Contractor e Componentistica) sono il risultato di elaborazioni ANIE-ANIMP su dati societari per un campione rappresentativo di aziende del comparto
Fonte: ANIE, ASSIV e ANIMP

