



RASSEGNA STAMPA ANFIA

Settimana dal 28 novembre al 4 dicembre 2023

Torino, 7 dicembre 2023

Sommario Rassegna Stampa

| Pagina | Testata | Data | Titolo | Pag. |
|--------|--|------------|--|------|
| 14 | Organi di Trasmissione | 01/12/2023 | <i>Mercato</i> | 2 |
| 18/23 | Organi di Trasmissione | 01/12/2023 | <i>Gestire il cambiamento per crescere ancora</i> | 3 |
| 38/44 | Quattroruote | 01/12/2023 | <i>Fabbrica Italia vendesi</i> | 9 |
| 12/16 | Soluzioni di Assemblaggio e Meccatronica | 01/12/2023 | <i>L'associazione deve generare opportunita'</i> | 16 |
| | Lastampa.it | 01/12/2023 | <i>Mercato auto, ancora un mese in crescita: +16,2% a novembre</i> | 21 |
| | Repubblica.it | 01/12/2023 | <i>Continua la ripresa del mercato auto: salgono del 16,19% le immatricolazioni a novembre - la Repubblica</i> | 23 |
| | Borsaitaliana.it | 01/12/2023 | <i>Mercato auto, ancora un mese in crescita: +16,2% a novembre</i> | 27 |
| | Bresciaoggi.it | 01/12/2023 | <i>A novembre +16,19% vendite auto in Italia, Stellantis +9,8%</i> | 29 |
| | Geagency.it | 01/12/2023 | <i>Auto, Anfia: Panda resta modello piu' venduto a novembre, quota mercato Stellantis a 29,5%</i> | 30 |
| | Ilgiornaleditorino.it | 01/12/2023 | <i>Auto, Anfia: a novembre elettrificate al 47,7%, bev al 5,7% (+55%)</i> | 33 |
| | IlsecoloXIX.it | 01/12/2023 | <i>Mercato auto, ancora un mese in crescita: +16,2% a novembre</i> | 34 |
| | Partsweb.it | 01/12/2023 | <i>PARTS AFTERMARKET CONGRESS E CAR CARROZZERIA SUMMIT 2023: E' RECORD!</i> | 35 |
| | Sicuraauto.it | 01/12/2023 | <i>Componentistica Auto: crescono import/export, saldo a 3,6 Milioni - SicurAUTO.it</i> | 39 |
| | Adnkronos.com | 02/12/2023 | <i>Nuovo segno positivo per il mercato auto italiano</i> | 43 |
| 15 | Il Sole 24 Ore | 02/12/2023 | <i>Auto, le vendite salgono del 16,2% ma la forbice sul 2019 resta ampia (F.Greco)</i> | 46 |
| 15 | Il Messaggero | 02/12/2023 | <i>Cresce ancora il mercato dell'auto a novembre le vendite su del 16,2%</i> | 47 |
| 7 | Alto Adige | 02/12/2023 | <i>Auto, cresce ancora il mercato. Ma le elettriche non decollano</i> | 48 |
| 12 | La Prealpina | 02/12/2023 | <i>Cresce il mercato delle auto</i> | 49 |
| | Borsaitaliana.it | 02/12/2023 | <i>Auto: Anfia, Formula Sae Italy a Parma dal 4 all'8 settembre 2024</i> | 50 |
| | Borsaitaliana.it | 02/12/2023 | <i>Auto: Anfia, Formula Sae Italy a Parma dal 4 all'8 settembre 2024 -2-</i> | 51 |
| | Corriereadriatico.it | 02/12/2023 | <i>Unrae ed Anfia in coro, e' urgente intervenire sull'attuale schema degli incentivi</i> | 52 |
| | Motori.ilmattino.it | 02/12/2023 | <i>https://motori.ilmattino.it/economia/ev_novembre_55_2_vendite_veicoli_elettrici_italia_sale_5_7_quot</i> | 53 |
| | Motori.ilmessaggero.it | 02/12/2023 | <i>Unrae ed Anfia in coro, e' urgente intervenire sull'attuale schema degli incentivi</i> | 55 |
| | Rainews.it | 02/12/2023 | <i>Mercato auto, bene le vendite a novembre in Italia: +20%</i> | 57 |
| 17 | Il Sole 24 Ore | 03/12/2023 | <i>Da Stellantis e Ilva la doppia (ma diversa) richiesta allo stato (A.Graziani)</i> | 60 |
| 1+3 | Torino Cronacaqui | 03/12/2023 | <i>Il paradosso di Stellantis</i> | 61 |
| | Ilsole24ore.com | 03/12/2023 | <i>Stellantis, via alla produzione Panda elettrica in Serbia. Il 6 dicembre tavolo automotive con gover</i> | 63 |
| | Lastampa.it | 04/12/2023 | <i>Stellantis, in Serbia la Panda elettrica. Al Mimit il tavolo per rilanciare la produzione auto in It</i> | 65 |
| | Repubblica.it | 04/12/2023 | <i>Stellantis rassicura: "La Panda sara' prodotta ancora a Pomigliano" - la Repubblica</i> | 66 |
| | Motori360.it | 04/12/2023 | <i>ACI propone il leasing sociale a vantaggio dell'auto elettrica</i> | 67 |
| | PneusNews.it | 04/12/2023 | <i>E-Commerce e Aftermarket: come evolvono gli acquisti online di automobilisti e ricambisti</i> | 73 |
| | Polimerica.it | 04/12/2023 | <i>Novembre conferma la ripresa dell'auto</i> | 75 |
| | Rivistaenergia.it | 04/12/2023 | <i>Tavolo Sviluppo Automotive: la rincorsa all'elettrico di Stellantis</i> | 76 |

MERCATO

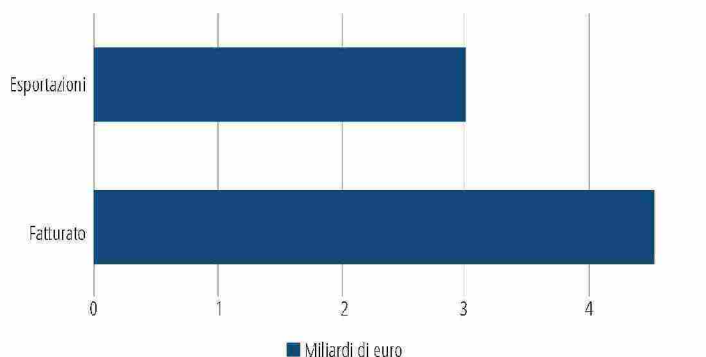
a cura di **Simonetta Stella**

MECCANICA DEL FOOD EQUIPMENT

Fatturato stabile 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. 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

MECCANICA DEL FOOD EQUIPMENT NEL 2023 (STIME)



richiesto sia flessibilità sia 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.

RICAMBI AUTOMOTIVE

Mercato in crescita

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, 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. 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».

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 |

SCENARI

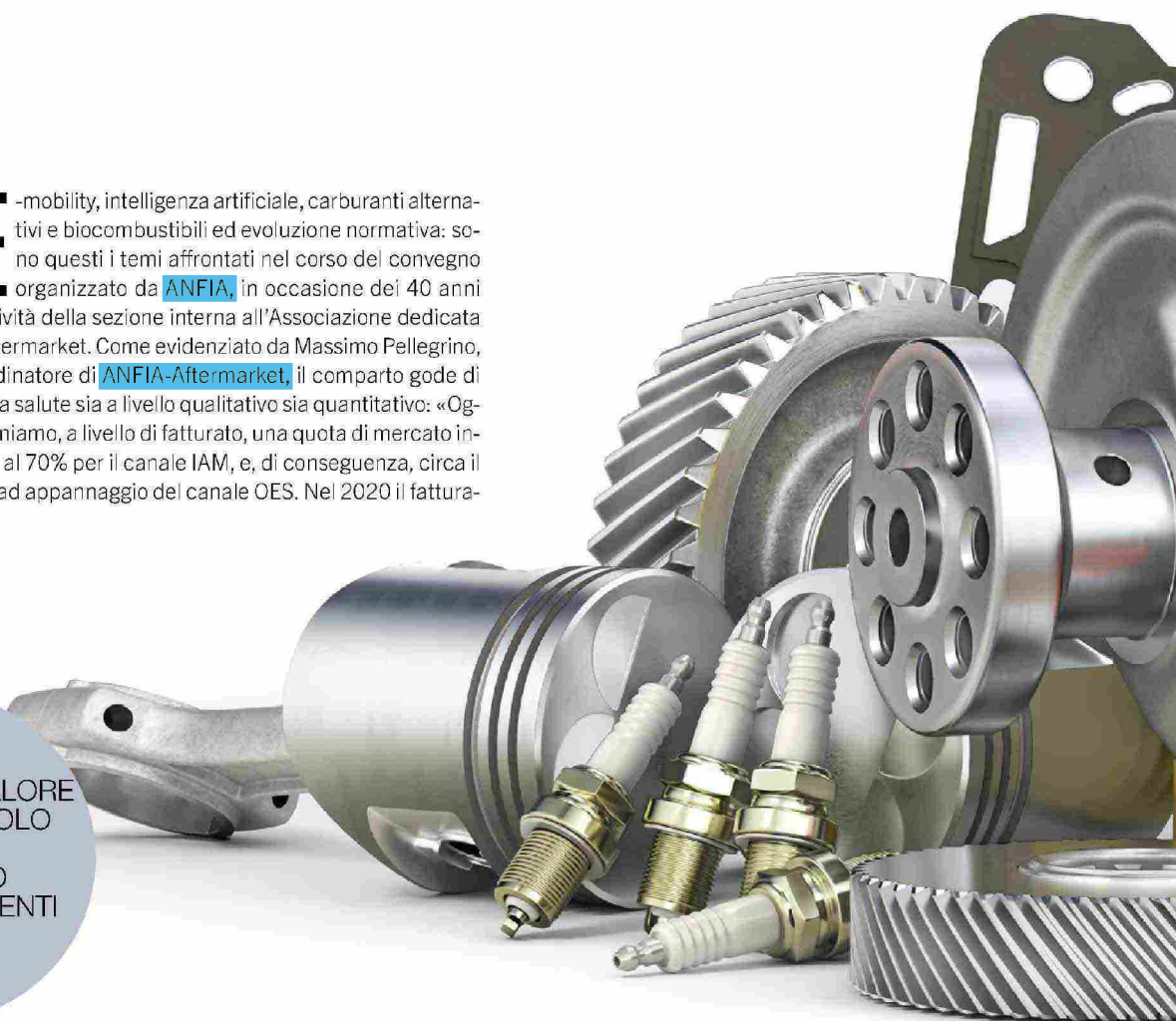
Gestire il cambiamento per crescere ancora

È LO SPIRITO CHE HA GUIDATO LA CRESCITA ALL'INTERNO DEL GRUPPO COMPONENTI DI ANFIA, CHE DI RECENTE HA FESTEGGIATO I PRIMI 40 ANNI DI ATTIVITÀ CON UN CONVEGNO IN CUI SONO STATI PRESENTATI I DATI SULL'ANDAMENTO DEL SETTORE AUTOMOTIVE

Elio Boschiazzo

E-mobility, intelligenza artificiale, carburanti alternativi e biocombustibili ed evoluzione normativa: sono questi i temi affrontati nel corso del convegno organizzato da ANFIA, in occasione dei 40 anni di attività della sezione interna all'Associazione dedicata all'aftermarket. Come evidenziato da Massimo Pellegrino, Coordinatore di ANFIA-Aftermarket, il comparto gode di ottima salute sia a livello qualitativo sia quantitativo: «Oggi stimiamo, a livello di fatturato, una quota di mercato intorno al 70% per il canale IAM, e, di conseguenza, circa il 30% ad appannaggio del canale OES. Nel 2020 il fattura-

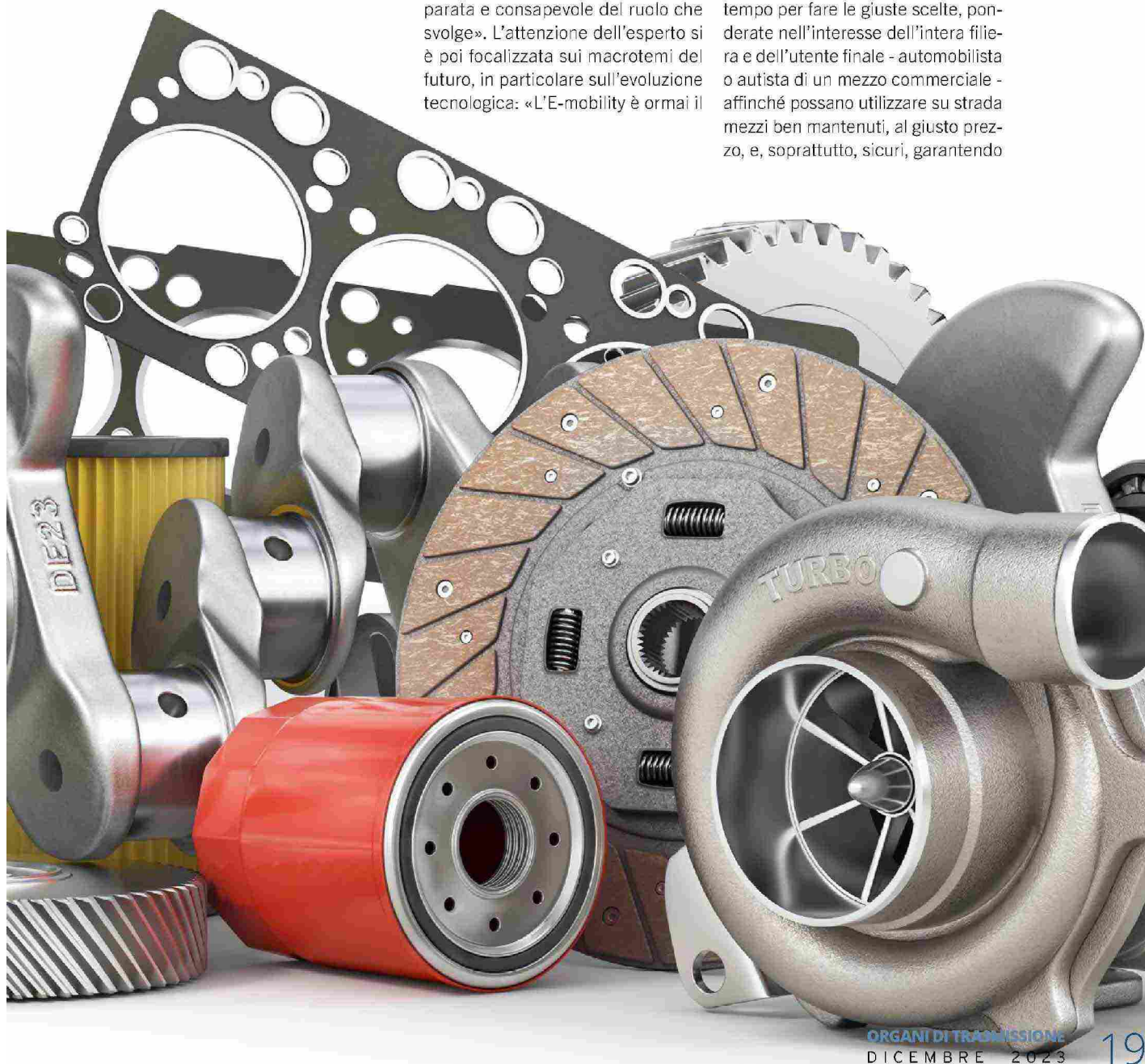
L'80% DEL VALORE
DI OGNI VEICOLO
IN MEDIA
È COSTITUITO
DAI COMPONENTI



to dell'aftermarket italiano, secondo il barometro aftermarket ANFIA, ha chiuso in flessione del 14%, con un rimbalzo positivo nel 2021 (+22% e +5% rispetto al 2019) e un ulteriore incremento nel 2022 (+8%), aiutato anche dalle dinamiche inflazionisti-

che. Infine, i dati relativi al primo semestre 2023 mostrano una variazione positiva dell'11%. In questi anni le aziende si sono evolute migliorando il loro metodo di gestione interna attraverso una filiera sana, resiliente, preparata e consapevole del ruolo che svolge». L'attenzione dell'esperto si è poi focalizzata sui macrotemi del futuro, in particolare sull'evoluzione tecnologica: «L'E-mobility è ormai il

presente e sarà il nostro futuro. Nuovi attori di settori affini al nostro stanno entrando nell'automotive portando con sé il proprio know-how. Come filiera IAM, abbiamo le competenze, le tecnologie, i prodotti e soprattutto le persone per garantirci il nostro futuro. E abbiamo dalla nostra parte il tempo per fare le giuste scelte, ponderate nell'interesse dell'intera filiera e dell'utente finale - automobilista o autista di un mezzo commerciale - affinché possano utilizzare su strada mezzi ben mantenuti, al giusto prezzo, e, soprattutto, sicuri, garantendo



SCENARI



Massimo Pellegrino
Coordinatore ANFIA-Aftermarket



Roberto Vavassori
Presidente ANFIA

per tutti la mobilità attesa e necessaria e non imposta. Dobbiamo essere capaci di gestire i cambiamenti per non subirli e anticipare le strategie».

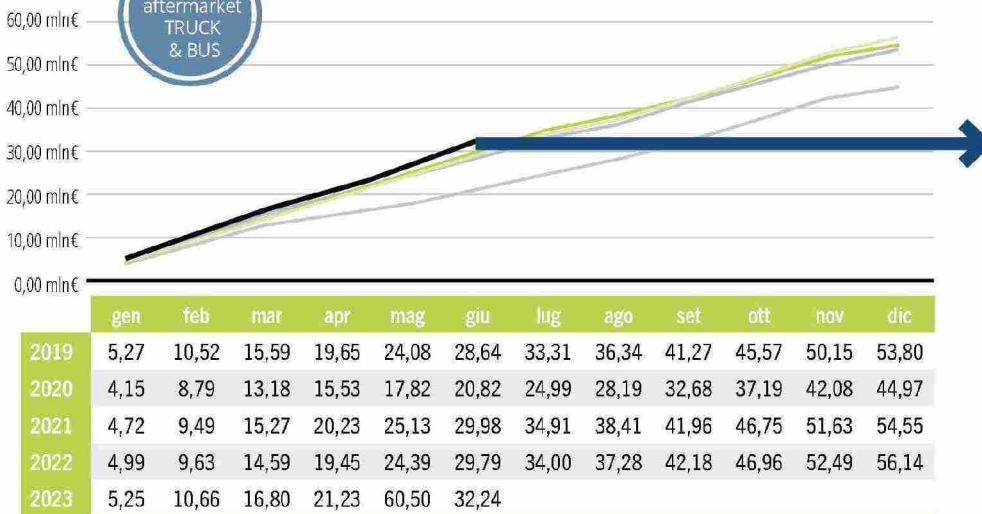
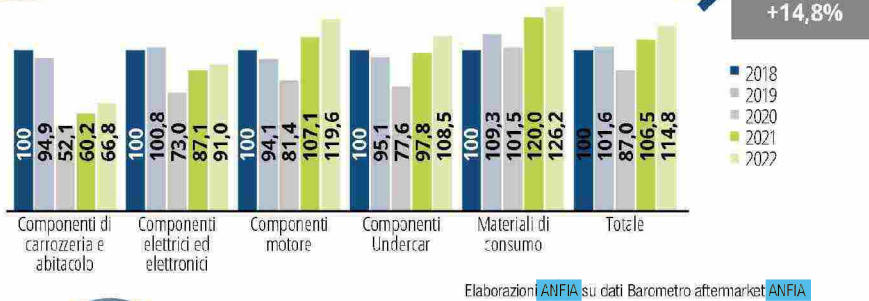
I dossier al centro del dibattito europeo

Roberto Vavassori, Presidente ANFIA, ha ricordato che l'80% del valore di ogni veicolo in media è costituito dai componenti: «L'evoluzione che stiamo vivendo comporta dei rischi ma offre anche delle grandi opportunità. Passare da una filiera meccatronica a una digitale è una sfida enorme e rappresenta un "game changer". Inoltre, dobbiamo disegnare una transizione intelligente verso l'elettrico tenendo conto che oggi il 60% dell'energia necessaria per ricaricare le nostre batterie è ancora prodotto da fonti fossili. È importante essere attrezzati per far capire ai nostri regolamentatori europei quali sono i nostri competitor, ovvero da un lato il continente nordamericano e dall'altro quello asiatico». Vavassori ha poi fatto un excursus sui principali dossier europei di interesse della componentistica automotiva, aftermarket incluso: «Mi riferisco, ad esempio, al DATA ACT, documento che ha definito, per tutti i settori in-

COME STA ANDANDO IL SETTORE IAM A LIVELLO "COMPONENTISTI"



Trend indice fatturato aftermarket (Indice: anno 2018=100)



Primo semestre 2023:
+13% rispetto al 2019
+55% rispetto al 2020
+8% rispetto al 2021
+8% rispetto al 2022

I dati confermano che il settore IAM è in ottima salute; le performance sono positive sia a livello di fatturato sia sul piano qualitativo grazie a una filiera "sana", preparata, consapevole e resiliente

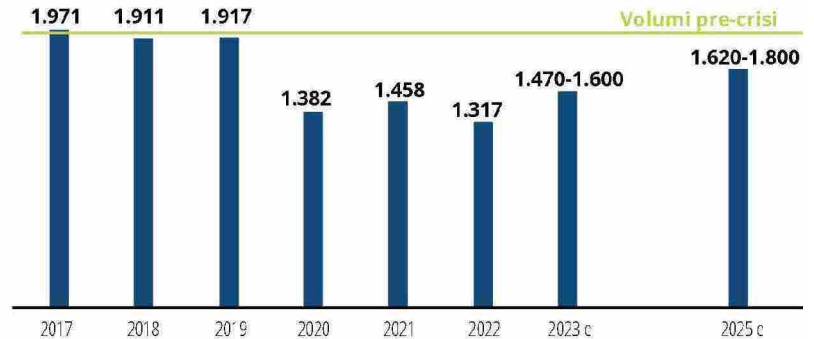
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE RIGENERATIVA POTRÀ APRIRE NUOVE OPPORTUNITÀ DI BUSINESS NEL MONDO AUTOMOTIVE

dustriali, delle regole che consentono l'accesso e utilizzo, ai soggetti privati e pubblici, dei dati generati dagli oggetti e dispositivi connessi dotati di sensori che, collegati tra loro in rete, trasmettono e ricevono messaggi - ha proseguito il Presidente - Si sta discutendo tra i diversi stakeholders sull'opportunità o meno di una normativa ad hoc per il settore auto (visto che prima ricordavo che si va verso una vettura sempre più connessa che trasmette/riceve dati mentre è in marcia). L'accesso a queste informazioni porterà alla creazione di nuovi servizi per l'utente finale (l'obiettivo della Commissione è quello di garantire una libertà di scelta, evitando regimi di monopolio)». La digitalizzazione è dunque sempre più invasiva con l'evoluzione verso il 5.0. «Pensate cosa potrebbero fare i sistemi esperti di apprendimento se noi avessimo le basi dati dei nostri clienti su funzionamento reale dei veicoli e dei componenti» ha sottolineato il Presidente dell'ANFIA. Un altro dossier attualmente "caldo" è quello legato alla revisione della Design Protection (Direttiva e Regolamento), del quale si sta discutendo da diversi anni e per il quale il CLEPA (Associazione europea dei Componentisti) sta lavorando a Bruxelles. Si sta cercando di armonizzare la durata della repair clause (clausola di riparazione) negli Stati Membri, norma speciale che introdu-

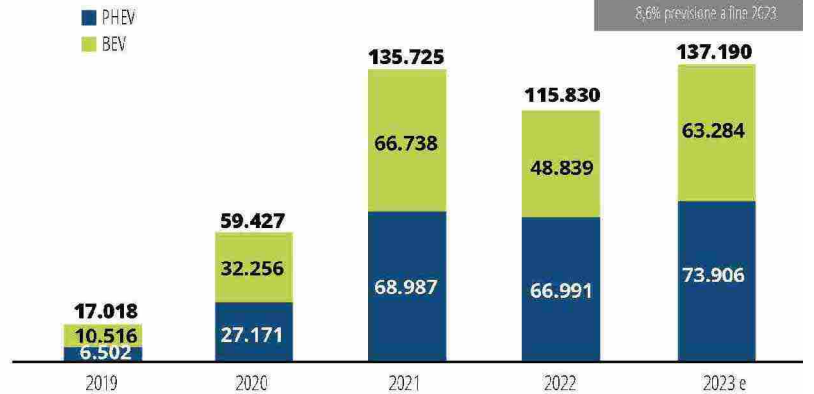
MERCATO VETTURE: TREND IMMATRICOLAZIONI TOTALI

Immatricolazioni vetture (.000)



TREND IMMATRICOLAZIONI BEV E PHEV

Immatricolazioni vetture (.000)



Fonte: analisi BIP su dati UNRAE, Dataforce, IHS, Autovista, AlixPartners, Statista

MERCATO AUTOMOTIVE A RILENTO

Dai dati emerge una contrazione del mercato automotive: questo trend è destinato a rallentare ulteriormente in considerazione della riduzione dei volumi di vendita, che non torneranno nei prossimi anni ai livelli pre-crisi, a fronte di un mercato BEV-PHEV che stenta a decollare. A determinare questa situazione ha contribuito l'aumento costante dei prezzi delle vetture a fronte di una perdita di potere di acquisto delle famiglie, dovuto anche all'aumento dell'inflazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

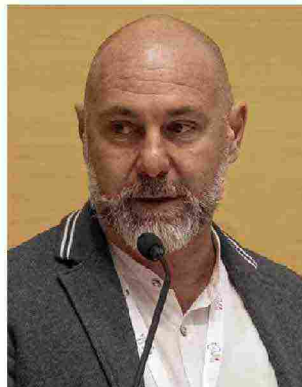
SCENARI



Paolo Sappino
Direttore della Divisione 3 e
della Direzione Generale per la
motorizzazione



Fabrizio Arena
Partner BIP Consulting



Paolo Guaitani
Partner e Formatore The Vortex



Franco Del Manso
Responsabile del Dipartimento
Rapporti internazionali, ambientali e
tecnici di UNEM

LE ATTIVITÀ DELLA
RICAMBISTICA E DI
MANUTENZIONE SONO
STRATEGICHE PER
DIVERSI PRODUTTORI
DELLA FILIERA
INDUSTRIALE

ce un'eccezione alla regola generale di proteggibilità dei modelli registrati, consentendo di effettuare operazioni di riparazione del veicolo su quei pezzi che sono necessari per ripristinare le condizioni originali dell'oggetto (nel settore si riferisce a tutti quei componenti che sono visibili con la vettura in movimento).

Evoluzione della regolamentazione

L'intervento di Paolo Sappino, Direttore della Divisione 3 "Disciplina tecnica dei veicoli" della Direzione Genera-

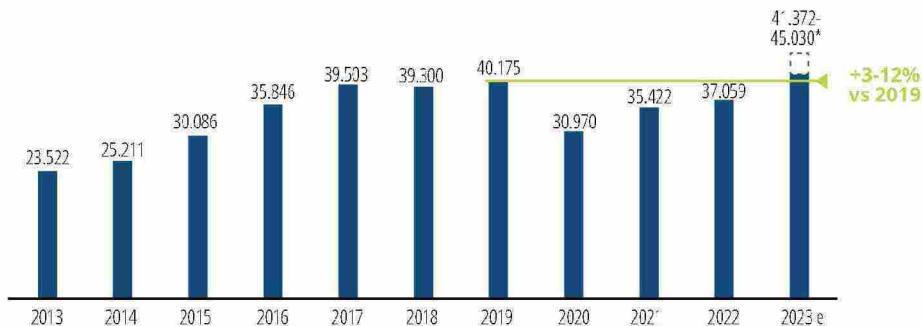
le per la motorizzazione ha sviscerato molteplici tematiche a partire dalla carenza di personale tecnico che si traduce in una perdita di competitività per il settore. Nel suo discorso, Sappino ha sottolineato come i numerosi interventi normativi che interessano il settore automotive, sia a livello internazionale che europeo, abbiano un impatto sempre più rilevante sulla manutenzione o sulle possibilità di modifica di un veicolo circolante. Ha voluto, in particolare, evidenziare alcuni aspetti del regolamento 2018/858, incentrato sul tema delle omologazioni, in quanto dedica anche particolare attenzione alla fase di manutenzione e riparazione dei veicoli, specificando che i costruttori devono consentire agli operatori indipendenti un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni OBD del veicolo, alle attrezzature diagnostiche e altre apparecchiature, agli strumenti e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione. L'autorità di omologazione

che ha rilasciato un'omologazione UE deve inoltre adottare le misure necessarie per verificare che il costruttore rispetti questi obblighi.

Andamento del mercato automotive e prospettive

Fabrizio Arena, Partner BIP Consulting-Italy ha tracciato un quadro sull'evoluzione del mercato automotive e della mobilità in Italia e in Europa, puntualizzando che il ritmo di rinnovo del parco circolante in Italia è in costante rallentamento, con un'età media delle vetture in uso (12,4 anni) superiore alla media UE (12 anni) e ai principali mercati europei ad eccezione della Spagna (13,5 anni). Questo trend, inoltre, è destinato a rallentare ulteriormente in considerazione della contrazione dei volumi di vendita, che non torneranno ai livelli pre-crisi, a fronte di un mercato

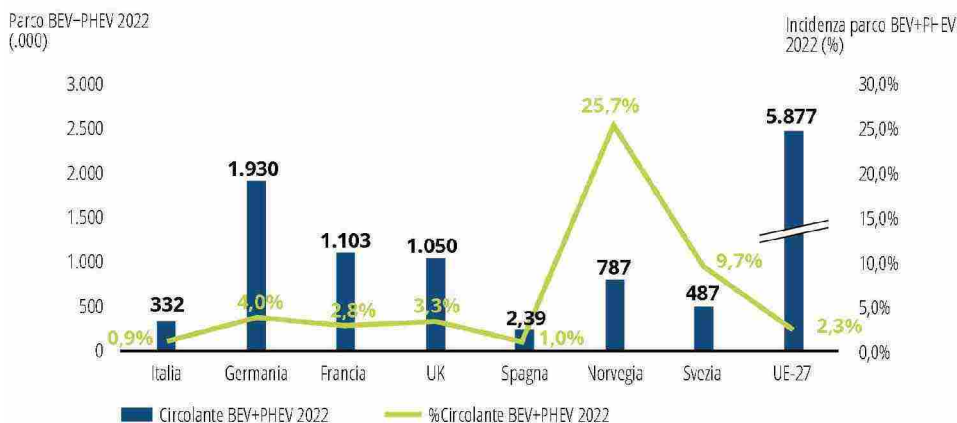
VALORE DEL MERCATO VETTURE NUOVE (MnI €)



Fonte: analisi BIP su dati UNRAE e Fleet&Mobility;
* considerato per il 2023 lo stesso prezzo medio delle vetture del 2022

Nonostante volumi decisamente inferiori al pre-Covid, il forte trend di aumento dei prezzi fa sì che il valore atteso del mercato delle vetture nuove del 2023 sia il più alto dell'ultimo decennio

PARCO CIRCOLANTE VETTURE EV (BEV+PHEV) 2022: ITALIA VS EUROPA



Fonte: analisi BIP su dati EAFO (European Alternative Fuels Observatory e UNRAE)

L'Italia negli ultimi anni è stata sempre al di sotto della media UE e dei principali Paesi europei in termini di elettrificazione del parco

BEV-PHEV che stenta a decollare in buona parte per via del fattore prezzo: «In Italia oggi le vetture elettrificate immatricolate sono meno della metà rispetto agli altri Paesi con cui ci confrontiamo - ha sottolineato Arena. - Oltre al prezzo in rapporto al potere d'acquisto, l'altro principale ostacolo

alla diffusione della mobilità elettrica è la carenza di infrastrutture adeguate». La parola è poi passata Paolo Guaitani, Partner e Formatore The Vortex che ha spiegato come l'intelligenza artificiale rigenerativa potrà aprire nuove opportunità di business nel mondo automotive per creare contenuti, incrementare la produttività delle persone, analizzare i dati e attrarre nuovi contatti, ecc. . .

I carburanti alternativi: e-fuel e biocombustibili

«L'obiettivo a livello ambientale è la decarbonizzazione» ha posto l'accento in apertura del suo intervento Franco Del Manso, Responsabile del Dipartimento Rapporti internazionali, ambientali e tecnici di UNEM che ha presentato una panoramica sul tema dei carburanti alternativi, ovvero e-fuel e biocombustibili. Partendo dalla stima secondo cui, al 2050, nel mondo circoleranno all'incirca ancora un miliardo di autoveicoli con motore ICE, l'esperto si è soffermato sulla necessità di rendere il motore ICE a zero emissioni climalteranti attraverso i carbon neutral fuels (biofuels e carburanti sintetici), carburanti liquidi di origine non petrolifera, rinnovabili e sostenibili, prodotti da nuove materie prime (biomassa sostenibile, energia rinnovabile, rifiuti e CO2 riciclata), che emettono soltanto CO2 biogenica o riciclata, non incrementando, quindi, la concentrazione di questo gas nell'atmosfera. «La recente apertura europea verso gli e-fuels è positiva e va sviluppata sotto il profilo normativo ponendo sullo stesso piano e-fuels, energia elettrica ed idrogeno, ma resta fondamentale includere nel Regolamento CO₂ anche i biofuels in piena coerenza con le posizioni del Governo italiano» ha concluso l'esperto. •

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ATTUALITÀ UN'INDUSTRIA IN DECLINO

FABBRICA ITALIA VENDESI

La cessione da parte di Stellantis del sito di Grugliasco ha scatenato la consueta ricerca dei colpevoli della desertificazione produttiva che colpisce il Belpaese. Ma indignarsi serve a poco. A mancare – e non da oggi – è sempre la stessa cosa: una seria politica industriale

di **Rosario Murgida**

L'anno scorso, Quattroruote ha dedicato un lungo reportage sugli effetti della transizione energetica sull'industria dell'auto italiana. Da allora, qualcosa si è mosso: il gruppo Stellantis ha localizzato le piattaforme di ultima generazione a Melfi, per la produzione di elettriche a marchio Lancia, Opel, DS e Jeep (potete leggere l'articolo a pagina 138), così come a Cassino, mentre a Mirafiori ha avviato i poli per l'economia circolare e le batterie.

Tuttavia, sul destino di fabbriche e lavoratori aleggia sempre lo spettro dell'incertezza. E di certo non aiuta lo storico vizio italiano di lasciare spazio più alle chiacchiere che ai fatti concreti. Lo dimostrano gli eventi delle ultime settimane: Stellantis ha messo in vendita prima una palazzina vicino al sito laziale, poi l'impianto di Grugliasco e quindi un edificio a Piossasco, prossimo al polo di Rivalta. Immediato è stato il senso di allarme. Eppure c'è poco da sorprendersi: gli edifici di Cassino e Piossasco sono abbandonati da anni, mentre la dismissione di Grugliasco (per quanto la modalità, con un annuncio online, come fosse un appartamento, possa lasciare perplessi) ha stupito soltanto chi non ha letto i comunicati sul trasferimento delle produzioni a Mirafiori o sulle cessioni immobiliari (per dire, 42 ettari di terreni a Sochaux e 700 mila metri quadrati a Rüsselsheim). Lo stesso vale per la lettera inviata sempre da Stellantis a 15 mila impiegati per proporre un piano di esodo volontario: bastava leggere i comunicati

sindacali sull'accordo di febbraio per favorire l'uscita di 2 mila addetti e quello successivo di metà ottobre su una revisione degli incentivi, per definire i contorni d'iniziativa che, tra l'altro, Stellantis sta replicando anche in Francia, Germania e Stati Uniti.

UN PROBLEMA STORICO

Intanto, però, non sono mancate le polemiche, amplificate da social network dove parlamentari di qualsiasi estrazione solleticano la "pancia" dei loro seguaci per raccogliere consensi. D'altra parte, è tipico della nostra classe politica cercare sempre il colpevole di turno, invece di affrontare di petto

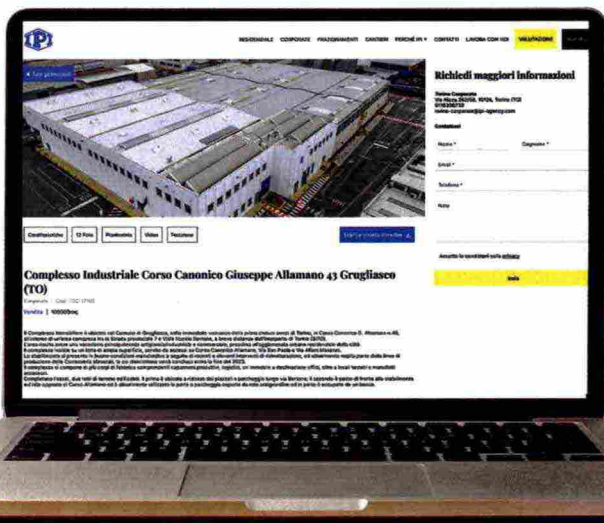
un problema, individuare cause e responsabilità e definire un piano d'azione serio, concreto e pluriennale per risolvere nodi le cui radici affondano nei decenni passati.

Con questo non si vuole difendere Stellantis e, visto che ne è l'erede naturale, la Fiat: non è il nostro scopo. Ma forse è il caso di approfondire il tema del declino industriale italiano e cercare di rispondere agli interrogativi attuali senza cadere in populismi da bar dello sport. L'ormai ex Lingotto e la famiglia Agnelli non sono esenti da colpe, però non sono neppure gli unici responsabili di una deindustrializzazione che ha le sue maggiori cause anche, se non soprattutto,

nella debolezza cronica degli apparati statali e della politica. Del resto, Sergio Marchionne, per spiegare decisioni come la chiusura di Termini Imerese o la localizzazione all'estero di determinate produzioni, alcuni anni fa sottolineava come nel nostro Paese mancassero le «condizioni di contesto» per fare impresa.

E questa assenza va inquadrata, a sua volta, su un piano storico. Dal secondo dopoguerra, lo Stato ha spesso demandato ad altri gran parte delle sue politiche economiche: all'Iri, alla Finmeccanica e a Gepi lo sviluppo industriale; a Eni ed Enel l'energia; a Mediobanca la finanza d'impresa; alla Fiat il settore dell'auto. Nel mondo sostanzialmente chiuso della guerra fredda, l'Italia è riuscita a ritagliarsi un ruolo preminente nell'economia globale (il miracolo economico è stato →

continua a pag. 43



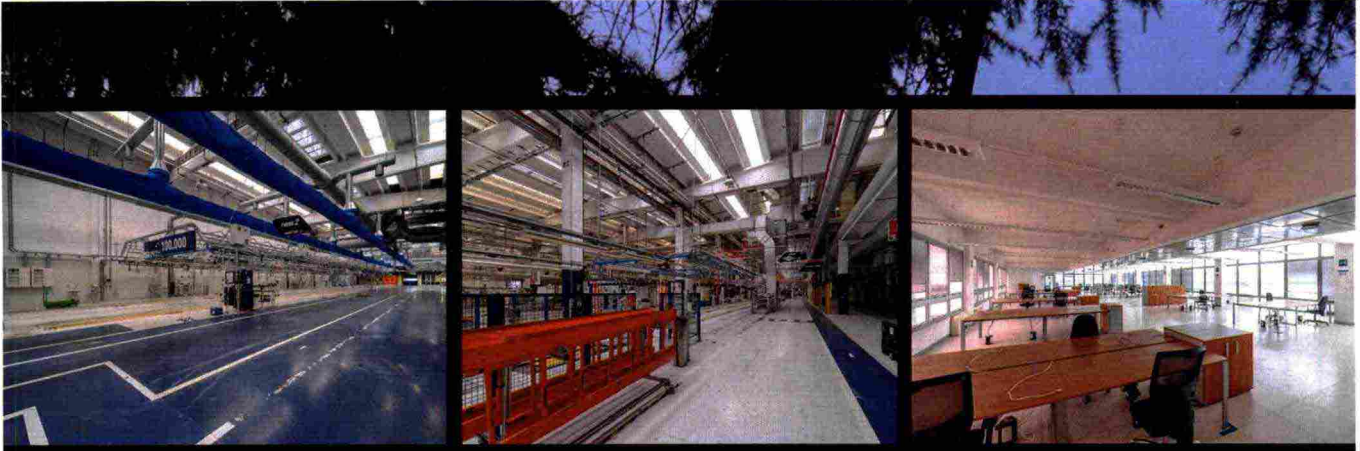
L'ANNUNCIO

L'impianto di Grugliasco è stato messo in vendita tramite Ipi. Qui sopra, l'avviso apparso sul sito web dell'agenzia immobiliare torinese, con le caratteristiche della struttura industriale

continua a pag. 43

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Immagini dell'ex fabbrica della Maserati a Grugliasco (Torino), che il gruppo Stellantis ha messo in vendita

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ATTUALITÀ UN'INDUSTRIA IN DECLINO

GLI STABILIMENTI

QUEL CHE RESTA DI UN PATRIMONIO

Gli ultimi decenni hanno visto una progressiva e inarrestabile desertificazione industriale in campo automobilistico. Oggi, lungo la Penisola, si contano appena sette grandi fabbriche, mentre nove hanno chiuso i battenti. Diversi i motivi che hanno portato alla loro dismissione. Grugliasco, l'ultima della lista, ha pagato la decisione del gruppo Stellantis di accorpate tutte le attività industriali nell'area torinese all'interno di Mirafiori. Termini Imerese, invece, è stato penalizzato dagli elevati

costi operativi: la Fiat era costretta a spedire le auto a Catania e non nella vicina Palermo. Il declino ha colpito soprattutto Piemonte e Lombardia. Nel corso dei decenni, la Fiat ha chiuso Rivalta, Chivasso e Desio per la loro obsolescenza e la contestuale apertura dell'impianto di Melfi. Sui tre siti di Pininfarina ha pesato la grave crisi dell'azienda torinese, un tempo fra i maggiori produttori conto terzi d'Europa. Stesso destino per la Innocenti di Lambrate. Diversa la storia del Portello e di Arese: il primo ha pagato il suo

progressivo ridimensionamento, il secondo il graduale disimpegno della Fiat. Oggi al Nord rimangono ancora attivi Mirafiori, pur con volumi lontanissimi dai fasti del passato, e gli impianti emiliani di Ferrari, Lamborghini e Maserati. I loro numeri, però, non sono confrontabili con quelli delle grandi fabbriche di un tempo. Oggi, tiene alta la bandiera dell'auto italiana il Mezzogiorno, con Cassino, Melfi e Pomigliano. Il futuro dei tre stabilimenti, però, è avvolto dalla stessa incertezza che grava sull'intera industria occidentale.

Mirafiori (TO)
STELLANTIS


Aperto nel 1939, il polo torinese è ancora oggi il simbolo dell'industria dell'auto, del miracolo economico e delle grandi trasformazioni della società italiana nel secondo dopoguerra.

Maranello (MO)
FERRARI


Dal 1947 l'impianto sforna auto che hanno alimentato la leggenda del Cavallino rampante. Oggi è alle prese con un piano di ampliamento delle strutture produttive.

Modena
MASERATI


Il Tridente ha la sede in via Ciro Menotti dal 1937: la struttura, sottoposta negli ultimi anni ad ampi lavori di ammodernamento, oggi sforna le MC20, anche nella variante Cielo.

Sant'Agata Bolognese (BO)
LAMBORGHINI


Dal 1963, è uno dei punti di riferimento della Motor Valley emiliana: le sue linee assemblano Urus, Huracán e Revuelto, in attesa della vettura ispirata alla concept elettrica Lanzador.

Cassino (FR)
STELLANTIS


Inaugurato nel 1972, attualmente produce la Maserati Grecale e le Alfa Romeo Giulia e Stelvio. Il gruppo intende localizzare anche qui una delle piattaforme Stla, la Large.

Pomigliano d'Arco (NA)
STELLANTIS


È stato il primo impianto realizzato dall'Alfa Romeo al di fuori della Lombardia: inaugurato nel 1972 come AlfaSud, oggi produce la Fiat Panda, l'Alfa Romeo Tonale e la Dodge Hornet.

Melfi (PZ)
STELLANTIS


La maggior fabbrica d'auto italiana nasce nel '93: casa della Fiat 500X e delle Jeep Renegade e Compass, dal 2024 inizierà a produrre cinque modelli per i marchi DS, Jeep, Lancia e Opel.

Grugliasco (TO)
FIAT

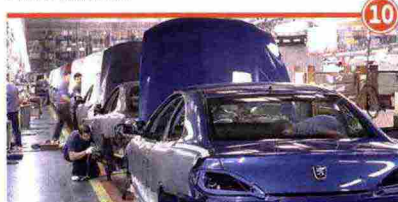

Realizzato dalla Bertone nel 1959, è stato rilevato dalla Fiat nel 2009: tre anni dopo inizia la produzione di vetture Maserati, che dura fino al 2022. Ora è stato messo in vendita.

Rivalta (TO)
FIAT


Aperto nel 1967, è stato operativo in campo automobilistico fino al 2002. Sottoposto dal 2018 a lavori di riqualificazione, è diventato il principale polo logistico del gruppo Stellantis.

San Giorgio Canavese (TO)

PININFARINA



L'azienda produce auto dal 1958 a Grugliasco e scocche dal 1986 a San Giorgio e dal 1999 a Bairo. Risale al 2009 la chiusura di tutte le attività, in seguito a una grave crisi aziendale.

Chivasso (TO)

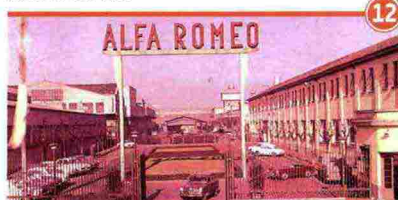
Lancia



Nato nel 1962, nel 1992 passa dall'allora gruppo Fiat ad altre realtà, tra cui la Maggiore. La produzione di auto prosegue fino al fallimento della carrozzeria torinese, nel 2003.

Milano - Portello

ALFA ROMEO



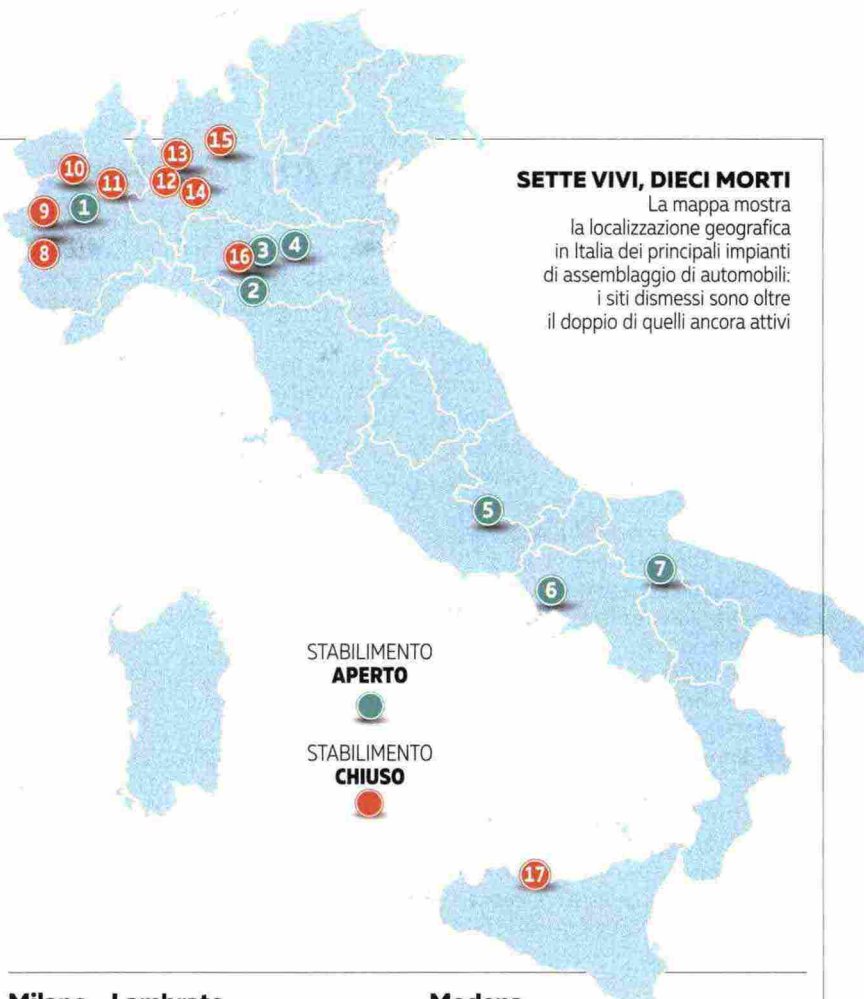
Primo impianto del Biscione, sforna automobili dal 1906 al 1986. Viene chiuso definitivamente nel 1989; oggi non rimane più nulla delle sue strutture industriali.

Arese (MI)

ALFA ROMEO



L'impianto produce auto dal 1963 al 2000, ma chiude definitivamente nel 2009, con l'addio alle ultime attività motoristiche, ingegneristiche e amministrative ancora presenti nel sito.

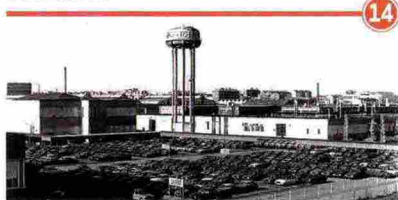


SETTE VIVI, DIECI MORTI

La mappa mostra la localizzazione geografica in Italia dei principali impianti di assemblaggio di automobili: i siti dismessi sono oltre il doppio di quelli ancora attivi

Milano - Lambrate

INNOCENTI



La fabbrica milanese inizia a produrre auto nel 1960. Le sue linee sfornano anche la Mini, ma dagli anni 70 inizia una lunga agonia che porta alla chiusura nella primavera del 1993.

Modena

DE TOMASO



Nel 1959 inizia la produzione di monoposto e nel 1964 di auto stradali. Nel 1993 esce dalle linee l'ultima vettura. Oggi, l'impianto è stato demolito per far posto a un centro commerciale.

Desio (MB)

AUTOBIANCHI



Sorta nel 1955, la fabbrica brianzola ha sfornato modelli popolari, come la Bianchina e la Y10, fino alla chiusura nel 1992. Tra il 2002 e il 2003 è stata demolita per creare un polo tecnologico.

Termini Imerese (PA)

FIAT



Aperto nel 1970 da una società partecipata dalla Regione Sicilia, è stato chiuso nel 2011. Da allora, diversi sono stati i tentativi e i progetti di rilancio, ma senza alcun risultato concreto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ATTUALITÀ UN'INDUSTRIA IN DECLINO

TRA IERI E OGGI

PUBBLICITÀ IN SALSA AUTARCHICA

La storia è fatta di corsi e ricorsi. Le pagine pubblicitarie che potete leggere qui sotto risalgono al 1981, ma gli slogan sembrano replicare dichiarazioni rese oggi da ministri e politici per promuovere l'acquisto di prodotti italiani e sostenere così l'industria o l'agricoltura del Belpaese. È un invito all'autarchia che nel mondo attuale non ha alcuna speranza di successo. Come del resto non l'aveva quattro decenni fa. Nei primi anni 80, l'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche (l'attuale Anfia), di fronte alla liberalizzazione del mercato e alla caduta delle barriere protezionistiche, teme l'invasione di vetture tedesche e francesi (giapponesi e coreane erano ancora un lontano spauracchio) e lancia una campagna per sensibilizzare l'opinione pubblica e sostenere un "buy Italian" ante litteram. Eppure, quelli erano anni in cui il "made in Italy" era ancora forte. I numeri li fornisce proprio l'associazione: i nostri modelli a listino erano ben 132, di qualsiasi categoria e tipologia, dalle utilitarie, come la Fiat Panda e la Innocenti Mini, alle berline dell'Alfa Romeo (Alfetta 2000 o Giulietta), dalle ammiraglie Lancia (Gamma o Beta) alle supercar di Ferrari,

Maserati e De Tomaso. E le fabbriche sfornavano volumi importanti (1,45 milioni di auto nel 1980). Inoltre, superato il tragico periodo degli anni 70, l'intero settore stava per entrare in un decennio d'oro, grazie al traino del redivivo gruppo Fiat: gli anni successivi vedranno il lancio, per dire, della Uno, della Croma e della mitica Lancia Delta. Il Lingotto, guidato da Vittorio Ghidella, controllava il 50% circa del mercato italiano e arrivò persino a conquistare la leadership di quello europeo, sopravanzando tedeschi, francesi e americani. Quindi, non devono stupire i record di quegli anni: risale al 1989 il massimo storico della produzione di autovetture, con quasi 1,972 milioni di unità. Da allora, però, il declino è inarrestabile. Nel 2000, gli stabilimenti italiani sfornano ancora 1,42 milioni di vetture, ma già quattro anni dopo scendono sotto quella soglia del milione che era stata superata per la prima volta nel 1963. Il record negativo, complice la crisi dell'euro del periodo, viene toccato nel 2013 con poco più di 388

mila auto. Negli ultimi anni, i volumi si sono aggirati attorno al mezzo milione di vetture e l'industria italiana è stata surclassata da spagnoli e, perfino, cechi, slovacchi e polacchi. «Guida italiano per non mandare a piedi l'industria dell'auto in Italia», scriveva l'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche quando erano 132 i modelli made in Italy. Oggi, con poco più di un decimo dell'offerta, tra l'altro per lo più concentrata nelle fasce altissime del mercato (premium e supercar), si fa fatica a pensare ad analoghi proclami. L'industria italiana è andata in agonia, o quasi, e a nulla è servito l'invito di allora. È l'ennesima prova "storica" di quanto l'autarchia non funzioni. Ma anche di quanto evanescente, nel nostro Paese, sia stata la politica industriale.



L'auto italiana: 132 modelli a 24 cavalli a 283 Km/h.

ALFA ROMEO, AUTOBIANCHI, DE TOMASO, FERRARI, MASERATI, FIAT, INNOCENTI, LANCIA

La tua automobile c'è.

L'industria italiana dell'automobile è:

- 190.000 dipendenti diretti
- 6.000 tecnici progettisti
- 500.000 persone di vendita e di assistenza
- 200.000 dipendenti per il lavoro indotto
- 1.450.000 vetture prodotte nell'80

Comprare italiano significa:

- migliorare la bilancia dei pagamenti: l'importazione di vetture straniere raggiunge i 4.000 miliardi con un deficit di 1.742 miliardi;
- conservare i posti di lavoro: 4 vetture straniere equivalgono a un posto in meno nell'industria italiana;
- sostenere uno dei settori trainanti dell'economia italiana: l'industria dell'auto rappresenta quasi il 10% del settore manifatturiero.

L'automobile italiana è:

- Nei suoi 132 modelli, la tua scelta più razionale e sicura;
- 1.360 concessionari: la più vasta rete di vendita;
- 6.900 officine autorizzate: la più capillare rete di assistenza;
- lo stile sottolineato dalla più avanzata tecnologia;
- consumi ridotti e costi contenuti dei ricambi: meno dispendi: il più reale risparmio.

Guida italiano per non mandare a piedi l'industria dell'auto in Italia.

A cura dell'Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche

A fianco e sopra, due immagini delle pubblicità apparse sulle pagine di Quattroruote dopo il 1980 e per alcuni anni successivi: erano a cura dell'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche, ossia l'attuale Anfia, che nel tempo ha cambiato acronimo, ma non la sua missione di proteggere gli interessi della filiera italiana dell'auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**NORD E SUD**

La Fiat 500 (sotto) e l'Alfa Romeo Tonale (a lato) sono tra i pochi modelli a sostenere le produzioni italiane. La piccola Bev sta anche superando le attese: nel 2022, ne sono stati prodotti 77.500 esemplari (dati Fim-Cils), a fronte di una capacità produttiva di 80 mila, e quest'anno, dopo i 63.400 dei primi nove mesi (+15%), si potrebbe superare quota 100 mila. Positivo anche l'impatto della sport utility a Pomigliano, dove da inizio anno i volumi sono saliti del 32% rispetto allo stesso periodo del 2022, per un totale di 149.500 unità: gran parte dell'aumento è da attribuirsi alla salita produttiva della Suv e della gemella americana, la Dodge Hornet

segue da pag. 38

→ l'apice di un'ascesa dai molteplici risvolti). Con gli anni 90, però, molto è cambiato e il Belpaese ha mostrato tutti i limiti di un modello economico sempre poco propenso a sostenere la grande industria su un piano di parità, ad aprirsi alle grandi innovazioni e ad accettare le trasformazioni dei processi produttivi. Il caso della mancata vendita dell'Alfa Romeo alla Ford, per dire, ha dimostrato quanto debole fosse il peso della politica nelle relazioni con l'industria nazionale. Non a caso si parlava di un "rapporto incestuoso" tra Torino e Roma, che sarebbe stato rescisso unicamente con l'arrivo di Marchionne.

L'ingresso nell'euro e la globalizzazione hanno esacerbato un quadro già di per sé negativo e caratterizzato da un trend di smantellamento delle grandi imprese. Non è stata la sola Fiat a entrare in crisi, ma tante altre realtà nazionali ed estere. E lo Stato,

VOLVO, JLR E BMW HANNO SCELTO L'EUROPA ORIENTALE PER I LORO ULTIMI INSEDIAMENTI INDUSTRIALI

da parte sua, si è rivelato incapace di rispondere con un'adeguata politica industriale. Proprio quello che oggi continua a mancare.

Detto ciò, bisogna sempre inquadrare il discorso all'interno dei trend internazionali. Il declino dell'industria dell'auto non è soltanto italiano, ma europeo. «In Italia», spiega Dario Duse, Emea automotive leader e country head Italy di AlixPartners, «il calo dei volumi prodotti rispetto ai livelli pre-pande-

mia (-14%) è stato meno marcato rispetto a quello di altri Paesi produttori, come per esempio la Germania (-36%) e la Francia (-20%); se si considerano gli ultimi dieci anni, i veicoli prodotti in Italia risultano in crescita (+23%) rispetto alla soglia (minima) raggiunta nel 2013, al contrario di altre nazioni europee, dove si evidenzia una flessione sostanziale (Regno Unito -46%, Germania -36%, Francia -20%)». Mal comune, mezzo gaudio? Non proprio, perché le imprese italiane sono penalizzate non soltanto

da ostacoli rilevanti, ma anche da un generalizzato disinteresse della politica. A questo proposito, Duse ricorda l'assenza dell'Italia al tavolo delle trattative che ha portato alla nascita del gruppo Stellantis, «al contrario della Francia. E il rinunciare in partenza non consente di vincere, specialmente in un contesto altamente competitivo».

«Inoltre, temi legati al contesto industriale, quali l'alto costo della manodopera, la rigidità dei contratti di lavoro e il costo dei fattori produttivi (per esempio, l'energia), uniti a un'intrinseca difficoltà di "fare busi-

ness" nel nostro Paese, non alimentano l'attrattività verso nuovi investimenti», prosegue il responsabile per l'Italia della società di consulenza.

RITARDI E INVESTIMENTI

Dunque, la domanda da porsi è perché Case come Volvo, Jaguar Land Rover e BMW abbiano scelto l'Europa orientale per i loro ultimi insediamenti industriali, per non parlare di alcuni costruttori cinesi come la BYD. «Paesi che un tempo attiravano investimenti in base alla relativa economicità del costo del lavoro, nel frattempo hanno sviluppato un importante ecosistema d'impresa e competenze, pur preservando parte del vantaggio di costo», spiega Duse. «L'Est Europa rappresenta un hub produttivo a costi relativamente vantaggiosi che, grazie alla prossimità geografica, dà accesso al mercato continentale e offre competenze più in linea con le necessità collegate a un mix sempre più spostato verso veicoli elettrici, software-driven e connessi».

Ciò non vuol dire che l'Italia non abbia nulla da offrire. Possiamo ancora contare sulla Motor Valley e sul distretto torinese, →



ATTUALITÀ UN'INDUSTRIA IN DECLINO



→ così come su migliaia di componentisti che, per effetto della crisi della Fiat di un ventennio fa, hanno conquistato uno spazio di rilievo nella catena delle forniture prima tedesche e poi globali. Tuttavia, non basta nel mondo d'oggi. Come evidenzia Francesco Zirpoli, direttore scientifico del Center for automotive and mobility innovation dell'Università Ca' Foscari, «quando gli europei hanno avviato delle politiche di apertura agli investitori esteri, l'Italia è rimasta con un solo produttore e questo unicum ha generato conseguenze sull'intera filiera: i grandi fornitori non hanno investito in Ricerca & Sviluppo, si sono limitati a collaborare con gli enti centrali della Fiat».

In poche parole, come suggerito anche da Duse, in Italia, rispetto ad altri Paesi, non si è fatta e non si fa abbastanza innovazione, un tema centrale nella transizione e fortemente dipendente dalle scelte politiche.

VISIONI, PIANI, STRATEGIE

«L'assenza o la debolezza di una visione industriale di lungo termine è in parte legata a piani governativi deboli o di corto respiro, a sua volta collegati a un'instabilità politica», sottolinea Duse. «Tuttavia, anche le aziende italiane, spesso eccellenti ma piccole, hanno stentato a fare sistema concentrandosi su interessi particolari, a volte con scarsa visione delle opportunità collegate a una più ampia visione condivisa. Certamente la volatilità e la debolezza nelle politiche industriali non aiutano ad aggregare inte-

ressi particolari». In tutto ciò non va dimenticato un ulteriore problema. Secondo Zirpoli, «l'Italia è l'unico Paese con una posizione di estrema ostilità verso la mobilità elettrica e senza politiche tangibili di conversione del suo apparato produttivo». Insomma, la scarsa sensibilità dimostrata dalla politica negli ultimi anni sta producendo danni.

Ora, forse, si tenta di recuperare. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, si sta adoperando per un piano di rilancio delle produzioni italiane, non senza difficoltà: i colloqui con il gruppo Stellantis



ATTIVISMI ROMANI

In alto, una foto dell'incontro del 10 luglio tra il ceo di Stellantis, Carlos Tavares, e il ministro delle Imprese, Adolfo Urso. Qui sopra, ancora Urso il 18 ottobre, giorno della firma dell'accordo con il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori (sulla destra)

durano da mesi e un testo condiviso non è stato ancora definito, nonostante gli impegni pubblici del costruttore per tornare sulla soglia produttiva del milione di unità. Per il momento è stata raggiunta soltanto un'intesa con l'Anfia, ma i tempi sono ormai stretti: per il 6 dicembre è stato convocato un tavolo specifico con la partecipazione anche delle Regioni e dei sindacati.

In ogni caso, ritardi e lentezze non devono sorprendere. «Per fare politiche industriali bisogna avere competenze all'interno dei ministeri e il Mimit deve sviluppare una tecnostuttura, uno staff di esperti dell'auto strutturato e capace di raccogliere i dati ed elaborare strategie», denuncia Zirpoli, secondo il quale il solo accordo Mimit-Anfia non è certo sufficiente. A suo avviso, l'intesa con Stellantis può «fornire ossigeno a un paziente in terapia intensiva: serve per la sopravvivenza e basta. È indispensabile che il gruppo porti produzioni in Italia, ma bisogna creare le condizioni per attrarre investimenti». Privilegiando il principio della condizionalità, ossia uno schema d'impegni reciproci, da rispettare alla lettera. Si è ancora in tempo perché, per Duse, «il futuro di medio e lungo periodo dell'auto (in Italia e non solo) non è completamente scritto». Tuttavia, bisogna fare in fretta. Per Zirpoli, «non è vero che l'Italia non è attrattiva: ha tante eccellenze, ma manca una politica industriale». E la sua elaborazione tocca ai governi, siamo sempre lì. Peccato che lo si dica da trent'anni e poco o nulla sia stato fatto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

© Riproduzione riservata

089849

NEWS  **Associazione Italiana di Automazione Meccatronica**Michele Merola,
Presidente di AidAM.*Michele Merola,
AidAM President.*

L'ASSOCIAZIONE DEVE GENERARE OPPORTUNITÀ

Cosa deve fare un'associazione di settore, se non essere in grado di generare opportunità per le aziende associate? È con questo spirito che Michele Merola sta guidando in questi anni AidAM - Associazione Italiana di Automazione Meccatronica, nella sua veste di Presidente. Abbiamo parlato con lui dei focus e dei progetti su cui ci si è concentrati in questo momento, e di qualche idea per il futuro.

di Rossana Pasion

12 NOVEMBRE-DICEMBRE 2023

Assemblaggio & meccatronica 152

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Per il comparto della mecatronica, gli ultimi cinque anni sono stati estremamente positivi, nonostante eventi globali come la pandemia di Covid-19 e la guerra in Ucraina. Ci troviamo dunque in un clima positivo, ma questo non deve far abbassare la guardia rispetto alle sfide che arriveranno nel futuro. In questo senso, AldAM vuole essere presente in modo forte per aiutare i propri associati, e restar loro accanto in ogni momento di calma e oscillazione del mercato. "Con l'incentivo Industria 4.0 - spiega Michele Merola, Presidente di AldAM - abbiamo visto una crescita esponenziale degli ordini, che hanno però iniziato a rallentare nel corso del 2023. È ovvio e fisiologico che nel medio termine vedremo gli incentivi ridursi, ecco perché stiamo scrivendo al Ministero affinché ci sia un 'phasing out' di transizione 4.0 più progressivo rispetto a quello che oggi è attualmente previsto, soprattutto in termini di aliquote. Come associazione, siamo molto attenti a queste dinamiche. Non solo, vogliamo lavorare a stretto contatto con associati, operatori del settore e chiunque sia collegato al mondo della mecatronica, con l'obiettivo di portare miglioramenti al comparto".

Educational: il focus più importante

Uno dei temi che sono maggiormente sotto i riflettori è quello dell'educational. "La formazione è uno dei

focus a cui l'associazione tiene maggiormente - sottolinea Michele Merola - infatti nel 2019 abbiamo istituito con un protocollo di intesa con il Ministero dell'Istruzione la Rete M2A, attraverso cui abbiamo continuato a creare progetti di diverso tipo. Per esempio, ora stiamo ultimando la creazione di linee guida per i laboratori mecatronici degli istituti scolastici. Questo progetto è nato dall'ascolto dei vari interlocutori per capire quali fossero le necessità di aziende e scuole. Da questo dialogo abbiamo capito che c'era una mancanza di regole che identificassero le tecnologie che qualificano il laboratorio come effettivamente mecatronico". Queste linee guida, dunque, saranno utilizzate per avere un'attestazione rilasciata da AldAM che certifica se la scuola possiede i requisiti mecatronici richiesti.

Legato all'educational, c'è il tema della mancanza di tecnici, un altro dei focus cari all'associazione. "Non dobbiamo solo concentrarci sulla quantità - spiega Michele Merola - ma soprattutto sulla qualità: oggi abbiamo molti ITS e istituti tecnici, ma dobbiamo assicurarci che la didattica sia di alto livello. Anche perché molte nostre aziende associate, e del nostro settore in generale, trovano nuovi assunti proprio attingendo dai percorsi di alternanza scuola-lavoro o stage curriculari organizzati con scuole e ITS: sapere di avere in arrivo qualcuno con un alto livello di for-



NEWS ARTICLE

The association must generate opportunities

What should an industry association do, if not be able to generate opportunities for its member companies? It is with this spirit that Michele Merola is guiding AldAM - Associazione Italiana di Automazione Meccatronica (Italian Association of Mechatronic Automation), in his capacity as President, in these years. We spoke with him about the focuses and projects on which he is currently concentrating, and about some ideas for the future.

For the mechatronics industry, the last five years have been extremely positive, despite global events such as the Covid-19 pandemic and the war in Ukraine. We are therefore in a positive climate, but this should not make us relent in tackling the challenges ahead of us. In this sense, AldAM wants to be strongly present to help its members, and to stand by them in every moment of calm and market fluctuations. "With the Industry 4.0 incentive," Michele Merola, President of AldAM, explained, "we have seen an exponential growth in orders, which have, however, started to slow down in the course of 2023. It is obvious and physiological that in the medium term we will see the incentives diminish, which is why we are writing to the

Ministry so that there will be a more gradual 'phasing out' of transition 4.0 than what is currently envisaged, especially in terms of rates. As an association, we are very attentive to these dynamics. Not only that, we want to work closely with associates, industry operators, and anyone connected to the world of mechatronics, with the aim of bringing improvements to the sector".

Education: the most important focus

One of the topics most in the spotlight is education. "Education is one of the focuses the association cares most about," Michele Merola emphasised, "Indeed, in 2019 we set up the M2A Network with a memorandum of



mazione è sicuramente un plus". Non solo giovani e studenti: il tema della formazione è importante anche per chi già lavora, magari da molti anni, nelle aziende di meccatronica. "Un grosso sforzo dal nostro settore - afferma Michele Merola - deve essere fatto sulle re-skill, quindi insegnare a utilizzare le nuove tecnologie a chi è già attivo in azienda. Credo che oggi il nemico principale dell'automazione non sia il suo costo, ma la diffidenza verso le nuove tecnologie: spesso gli operatori più 'anziani' diventano meno inclini al cambiamento e meno flessibili, ma la flessibilità nel nostro settore è fondamentale".

L'unione fa la forza

Una delle nuove progettualità dell'associazione, invece, è la massiccia presenza alle fiere di settore. "Al MECSPE 2023 siamo riusciti a fare un'operazione molto interessante per gli associati - racconta Michele Merola - abbiamo creato un'area comune. È stata un successo, abbiamo raggiunto tutti gli obiettivi che ci eravamo prefissati: un'area espositiva di 650 metri quadri, 17 associati con noi in fiera e partecipazione agli eventi collaterali. Vogliamo continuare su questa scia, anche in altre fiere sia nazionali che internazionali: la nostra idea è quella di avere sempre un 'padiglione' dedicato alla nostra filiera, che metta in luce le nostre associate e l'associazione stessa".

AldAM ha tra i suoi focus la formazione e l'internazionalizzazione.

AldAM has educational and internationalisation among its focuses.

AldAM non vuole partecipare solamente a fiere orizzontali, ma vuole proporsi anche in fiere verticali, quindi specifiche per un settore di lavorazione. "Vogliamo essere presenti con un formato nuovo - spiega Michele Merola - dove l'associazione dà uno spazio di 6 metri quadri alle associate che vogliono essere presenti, ma non hanno la forza economica per investire in uno stand autonomo perché il settore della fiera in questione raccoglie solo una parte del proprio business. Questa idea è nata dal fatto che l'associazione ha due anime: una fatta di multinazionali, tendenzialmente il mondo della componentistica, che hanno sempre partecipato alle fiere in autonomia e possiedono la struttura economica e gestionale per farlo; l'altra fatta di costruttori, che sono PMI italiane, che invece non hanno la struttura per gestire una fiera. Per quest'ultima vogliamo dare un formato molto snello che le incentivi a partecipare, facendo squadra come associazione ma comunque permettendo loro di mettere in luce la propria anima aziendale".

Durante le ultime fiere a cui ha partecipato, AldAM ha coinvolto nei suoi eventi anche altre associazioni. "Ab-

understanding with the Ministry of Education, through which we have continued to create projects of different types. For instance, we are now finalising the creation of guidelines for mechatronic laboratories in schools. This project was born out of listening to the various stakeholders to understand what the needs of companies and schools were. From this dialogue, we realised that there was a lack of rules identifying the technologies which qualify a laboratory as truly mechatronic". These guidelines, therefore, will be used to obtain a certificate issued by AldAM certifying whether the school meets the mechatronic requirements.

Linked to education, there is the issue of the shortage of technicians, another focus that the association values. "We must not only focus on quantity," Michele Merola explained, "but above all on quality: today we have many upper secondary technical institutes and technical schools, but we must ensure that the teaching is of a high standard. This is also because many of our member companies, and our sector in general, find new employees precisely by taking advantage of the school-to-work alternation courses or curricular internships organised with schools and upper secondary technical institutes: knowing that we have someone with a high level of training coming in is definitely an advantage". Not only young people and students: the

issue of training is also important for those who already work, perhaps since many years, in mechatronics companies. "A great effort from our sector," Michele Merola stated, "must be made on re-skilling, that is, teaching those already working in the company how to use new technologies. I believe that today the main enemy of automation is not its cost, but the mistrust of new technologies: often 'older' operators become less inclined to change and less flexible, but flexibility in our sector is fundamental".

Unity is strength

One of the association's new projects is a massive presence at trade fairs. "At MECSPE 2023 we managed to implement a very interesting operation for our members," Michele Merola said, "we created a common area. It was a success, we achieved all the goals we had set ourselves: an exhibition area of 650 square metres, 17 associates with us at the fair and participation in the side events. We want to continue in this vein, also at other trade fairs, both national and international: our idea is to always have a 'hall' dedicated to our industry, highlighting our associates and the association itself".

AldAM does not only want to participate in horizontal fairs, but also in vertical fairs, that is, specific to a processing

INTERNAZIONALIZZAZIONE

| | | | |
|---------------------------------------|-----------------|--------------------------------------|-----------|
| ■ | Repubblica Ceca | ■ | Finlandia |
| ■ | Serbia | ■ | Tunisia |
| ■ | Bulgaria | ■ | Marocco |
| ■ | Polonia | ■ | Algeria |
| ■ | Spagna | ■ | Cina |
| ■ | Germania | ■ | USA |

Legenda iniziative:

- missioni
- fiere
- convegni
- accordi

FORMAZIONE

- Protocollo d'intesa con il Ministero dell'Istruzione e del Merito
- Protocollo d'intesa con CONFAO
- Costituzione rete M2A tra gli Istituti Tecnici (più di 150 scuole)
- Corsi di aggiornamento per i docenti
- Linee guida per un laboratorio didattico tecnico certificato AldAM
- Pubblicazione del libro Meccatronica nell'automazione industriale
- Presenza a fiere di orientamento come Didacta e Job Orienta

L'obiettivo è che il mondo industriale e il mondo accademico collaborino per avere giovani competenti, con skill adeguate alle esigenze dell'industria

sector. "We want to be present with a new format," Michele Merola explained, "where the association gives a 6-square-metre space to members who want to be present, but do not have the economic strength to invest in a stand of their own because the sector of the trade fair in question only collects a part of their business. This idea stems from the fact that the association has two facets: one made up of multinationals, who tend to be component manufacturers, have always participated in trade fairs independently and have the economic and managerial structure to do so; the other made up of manufacturers, who are Italian SMEs, and do not have the structure to manage a trade fair. For the latter, we want to provide a very streamlined format encouraging them to participate, teaming up as an association but still allowing them to showcase their corporate spirit".

During the last trade shows it attended, AldAM has also involved other associations in its events. "In recent months we forged a strong partnership with ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilista (National Association of the Automotive Industry), which represents a sector highly valued by our members. With them we have already participated in trade shows and organised conferences. We are in contact with other vertical

associations, which can help our associates do business and dialogue with sectors in which they already have customers or which could represent new sales and investment segments".

Internationality and the future

Another of the projects which AldAM has in the pipeline is the opening of an office in Morocco, a sort of shared sales office available to members. "It will not be the association doing the selling," Michele Merola explained, "AldAM will guarantee the transparency of this project. The members who join will have a sales representative who will work for them, according to the peculiarities and needs of each individual company. We would like to replicate this in other international markets, to help our SMEs. As an association, we would like to overcome the mistrust existing among Italian companies in sharing a sales figure abroad, even when the company does not have the economic strength to be present on its own on international markets. We have many excellent companies in Italy, but many are still tied to the concept of the local 'artisan': AldAM would like to bring them outside national borders, to grow further. In today's market it is very dangerous to settle down, but we need to grow constantly to meet the challenges

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



AidAM ha stretto una forte partnership con ANFIA, con cui sono stati organizzati convegni.

AidAM has formed a strong partnership with ANFIA, with whom conferences have been organised.

biamo stretto in questi mesi una forte partnership con ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilista, che rappresenta un comparto molto caro ai nostri associati. Con loro abbiamo già partecipato a fiere e organizzato convegni. Siamo in contatto con altre associazioni verticali, che possono aiutare i nostri associati a fare business e dialogare con comparti in cui hanno già clienti o che potrebbero rappresentare nuovi segmenti di vendita e investimento”.

Internazionalità e futuro

Un altro dei progetti messi in pista da AidAM è quello dell'apertura di una sede in Marocco, una sorta di ufficio commerciale condiviso a disposizione degli associati. “Non sarà l'associazione a vendere - spiega Michele Merola - AidAM si farà garante della trasparenza di questo progetto. Le associate che aderiranno avranno a disposizione una figura commerciale che lavorerà per loro, in base alle peculiarità e alle esigenze di ogni singola azienda. Vorremmo replicarlo in altri mercati internazionali, per aiutare le nostre PMI. Come associazione vorremmo vincere quella diffidenza che c'è tra le aziende italiane nel condividere una figura commerciale all'estero, anche quando l'azienda non ha la forza economica necessaria a essere presente in autonomia nei mercati internazionali. Abbiamo molte eccellenze in Italia, ma molte sono ancora legate al concetto di 'artigiano' locale: AidAM vorrebbe portarle fuori dai confini nazionali, per crescere ulteriormente. In un mercato come quello di oggi è molto pericoloso accontentarsi, ma bisogna crescere costantemente per vincere le sfide che arrivano da Paesi come Cina e Germania”.

Questo problema, inoltre, diventa ancora più pesante nel momento di cambio generazionale, che in certi casi non è stato costruito adeguatamente e può mettere in seria difficoltà l'azienda. “Io ho diverse richieste di azien-



de, associate e non - racconta Michele Merola - che mi chiedono di investigare sull'esistenza di possibili investitori che vogliono rilevare le aziende. Molto spesso, però, non se ne trovano di interessati: si tratta soprattutto di aziende di piccole dimensioni e non managerializzate, dove il valore aggiunto è il proprietario che è anche anima dell'azienda. Se non si passa il know-how e la persona che possiede le conoscenze va via, l'azienda perde tutto il valore aggiunto che aveva”.

Essere Presidente di un'associazione come AidAM comporta, quindi, molte responsabilità, anche nel consigliare nel modo migliore i propri associati sulla strada giusta da seguire. “L'esperienza in questi anni è stata eccezionale - afferma Michele Merola - perché mi ha permesso di venire a contatto con tante dinamiche di cui difficilmente sarei venuto a conoscenza. Ho voluto riportare AidAM al centro di diverse tematiche legate all'automazione e alla meccatronica, che a causa del Covid-19 erano state perse un po' di vista, come per esempio la partecipazione alle fiere. Ciò che mi ha fatto più piacere è il riscontro delle aziende, sia di chi già c'era sia delle nuove entrate, che mi hanno fatto capire che la direzione intrapresa è quella giusta e quella che tiene conto delle esigenze di tutte le anime di AidAM”. ■

coming from countries like China and Germany”.

This issue, moreover, becomes even more serious at the time of generational change, which in some cases has not been properly constructed and can put the company in serious difficulty.

“I have several requests from companies, both associated and not,” Michele Merola said, “asking me to investigate the existence of possible investors who want to take over the companies. Very often, however, I do not find any interested ones: these are mainly small and non-managerialised companies, where the added value is the owner who is also the soul of the company. If the know-how is not passed on and the person with the knowledge leaves, the company loses all the added value it had”.

Being president of an association such as AidAM therefore entails many responsibilities, including advising its members on the best way forward. “My experience over these years has been exceptional,” Michele Merola stated, “because it has allowed me to come into contact with many dynamics I would hardly have known about. I wanted to bring AidAM back to the centre of several topics related to automation and mechatronics, which had been somewhat lost sight of due to Covid-19, such as participation in trade shows. What pleased me most was the feedback from companies, both from those who were already there and from new entrants, which made me realise that the direction taken is the right one and the one which takes into account the needs of all the facets of AidAM”. ■

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Mercato auto, ancora un mese in crescita: +16,2% a novembre

TELEBORSA

Publicato il 01/12/2023
Ultima modifica il 01/12/2023 alle ore 19:31



In base ai dati pubblicati dal **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a novembre 2023** sono state immatricolate **139.278 autovetture** a fronte delle **119.871 iscrizioni** registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 16,19%. I **trasferimenti di proprietà**

sono stati invece 469.979 a fronte di 415.438 passaggi registrati a novembre 2022, con un aumento del 13,13%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 609.257 unità, ha interessato per il 22,86% vetture nuove e per il 77,14% vetture usate.

Il totale delle **immatricolazioni** nei **primi 11 mesi** tocca 1.455.271 unità, in crescita del 20,1% rispetto a 1.211.808 dello stesso periodo 2022, con una differenza in più di 243.500 vetture, ma oltre 321.000 in meno di gennaio-novembre 2019 (-18,1%).

Secondo **Gian Primo Quagliano**, presidente del **Centro Studi Promotor**, le immatricolazioni nel 2023 si attesteranno a quota 1.576.000. Il livello antepandemia, che era ed è l'obiettivo da raggiungere, resta quindi lontano. L'inchiesta congiunturale di novembre condotta dal Centro Studi Promotor su un campione rappresentativo di **concessionari** mette in luce che le **vendite** 2023 sono state frenate essenzialmente da **tre fattori**: la situazione economica delle famiglie aggravata dalla riduzione del potere d'acquisto per effetto dell'inflazione, i livelli decisamente elevati raggiunti dai listini e la situazione economica generale. 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.

“Anche il penultimo mese dell'anno si chiude con immatricolazioni in crescita per il mercato auto italiano (+16,2%) – afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA – Si conferma, quindi, 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). Entrando oggi nell'ultimo mese del 2023, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura del mercato auto italiano si attesterà a circa 1.580.000 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

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

30/11/2023



Francia, l'inflazione cala ancora a novembre

20/10/2023

Auto UE, mercato cresce a doppia cifra a settembre

25/10/2023

Mercato auto usate, Unrae: ad agosto confermato il trend di crescita del 2023 (+5,5%)

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

01/12/2023

Destination Italia, il 4 dicembre parte collocamento azioni inoplate e obbligazioni POC

01/12/2023

Bankitalia, Ignazio Visco nominato Governatore onorario

01/12/2023

B.F., Barbara Saltamartini cooptata in CdA

01/12/2023

Vueling anticipa restituzione del prestito ottenuto per la pandemia

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 piu' attrattivi per i consumatori, in modo che le loro scelte si orientino gradualmente nella stessa direzione degli obiettivi di **decarbonizzazione** della mobilita' che l'UE ha fissato".

Stellantis ha chiuso il mese di novembre con immatricolazioni in crescita del 9,8% a 40.808 unita'. La quota di mercato, secondo dati Dataforce elaborati da Stellantis, e' pari al 29,3% rispetto al 30,9% di novembre 2022. Nei primi 11 mesi le vendite sono aumentate del 10,1% a **472.715 unita'**, mentre la quota di mercato e' pari al 32,5% rispetto al 35,4% dello stesso periodo 2022. Nella classifica delle top i modelli Stellantis sono 4: **Fiat Panda** al primo posto con 11.179 unita', **Lancia Ypsilon** a 3.998, **Jeep Avenger** (3.287) e **Citroen C3** (2.817).

Fra i brand Stellantis in evidenza **Fiat** +7,1% a 15.092 unita', **Citroen** +13,1% a 4.300 unita', **Jeep** +26,9% a 5.837, **Opel** +20,3% a 3.025, **Alfa Romeo** +71,7% a 2.728 e **Lancia** +11,1% a 3.998. In calo **Peugeot** -11,6% a 5.383 unita', **Ds** -25,9% a 456 unita', **Maserati** -33,9% a 273 unita'.

> [Altre notizie](#)

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

TITOLI TRATTATI:

> [Stellantis](#)

Servizio a cura di **teleborsa**

LA STAMPA

GEDI News Network S.p.A.
Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -
P.I. 01578251009 Societa' soggetta
all'attivita' di direzione e coordinamento
di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

[Scrivi alla redazione](#)

[Contatti](#)

[CMP](#)

[Pubblicita'](#)

[Cookie Policy](#)

[Sede](#)

[Dati Societari](#)

[Privacy](#)

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

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME NEWS NUMERI LAVORO ▾ PENSIONI ▾ CASA ▾ FISCO ▾ RISPARMIO ▾ DIRITTI E CONSUMI ▾ RAPPORTI E FOCUS ▾

adv



Continua la ripresa del mercato auto: salgono del 16,19% le immatricolazioni a novembre

di Diego Longhin



L'anno si chiuderà con oltre 1,5 milioni di veicoli venduti. L'elettrico non decolla. Le associazioni di categoria al governo: "Gli incentivi non funzionano, è l'ora di cambiare"

01 DICEMBRE 2023 ALLE 18:46

3 MINUTI DI LETTURA



TORINO - In novembre in Italia sono state immatricolate 139.278 autovetture con una crescita sullo stesso mese del 2022 del 16,19%. Sono dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

VIDEO DEL GIORNO



"Drive Innovation Forward" - Il Premio Nazionale per l'Innovazione 2023

Nei primi undici mesi chiude si è arrivati a quota 1.455.271 con un incremento del 20,1% sullo stesso periodo del 2022. **“Non bisogna dimenticare il calo di ben il 18,1% sullo stesso periodo del 2019** che non era ancora stato investito dalla crisi innescata dalla pandemia e da tutti gli altri fattori negativi che l'hanno seguita: dalla guerra in Ucraina, alla carenza di componenti essenziali per la produzione delle autovetture, al riaffacciarsi sulla scena mondiale dell'inflazione e ora anche dal conflitto esplosivo in Israele», **sottolineano dal Centro Studi Promotor di Bologna.** Per quanto riguarda il gruppo Stellantis, secondo l'elaborazione di dataforce, **le immatricolazioni in novembre sono cresciute del 9,8% da 37.155 a 40.808.** Quota di mercato scesa dal 30,9% di un anno prima al 29,3%. Nel periodo gennaio-novembre le vendite sono salite del 10,1% da 429.460 a 472.415. Quota passata dal 35,4% al 32,5%.

Auto elettrica al rallentatore. Ma per le colonnine è record

di Diego Longhin
26 Novembre 2023



Arrivati a novembre è facile fare previsioni per l'intero 2023. **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor ritiene "che le immatricolazioni si attesteranno a quota 1.576.000. Il livello ante-pandemia, che era ed è l'obiettivo da raggiungere, resta quindi lontano".** L'inchiesta congiunturale di novembre condotta dal Centro Studi Promotor su un campione rappresentativo di concessionari, che verrà presentata martedì a Milano, mette in luce che le vendite 2023 sono state frenate essenzialmente da tre fattori: la situazione economica delle famiglie aggravata dalla riduzione del potere d'acquisto per effetto dell'inflazione, i livelli decisamente elevati raggiunti dai listini e la situazione economica generale. 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.

Dallo Stato l'auto popolare per le famiglie a basso reddito

di Diego Longhin
25 Novembre 2023



L'Unrae, l'associazione dei produttori esteri, batte sulla questione incentivi: "Visto il perdurare del ritardo in tema di

transizione energetica, l'Unrae ribadisce l'urgenza di intervenire sull'attuale schema incentivi, attraverso un provvedimento che interrompa le indiscrezioni di stampa e l'attendismo che si è creato sul mercato, che non si riflette ancora nei dati delle immatricolazioni", dice il presidente Michele Crisci, che è anche il numero uno di Volvo Italia. "Tale revisione - spiega - dovrebbe prevedere modifiche delle regole attuali, accogliendo le richieste dell'Unrae di innalzamento del price cap e di estensione dell'incentivo a tutte le imprese con bonus a importo pieno, per rendere le stesse regole più fruibili, maggiormente indirizzate ai target europei e utili ad un accelerato rinnovo del parco". In più l'associazione richiede anche interventi sul regime fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo per rilanciare il settore e per arrivare ad un ricambio del parco.

Il numero uno dell'Anfia, Roberto Vavassori, sottolinea che "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, in modo che le loro scelte si orientino gradualmente nella stessa direzione degli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità che l'Ue ha fissato".

De Meo: "L'Europa deve cambiare approccio verso l'auto"

di Diego Longhin
30 Novembre 2023



Secondo Motus-E il mercato delle auto elettriche in Italia è in recupero, "ma serve un'azione più incisiva per limitare il divario che ci separa dagli altri grandi d'Europa". A novembre sono state immatricolate 7.966 nuove vetture full electric (+55,3% rispetto al novembre 2022), con la quota di mercato che sale nel mese al 5,7% dal 4,1% registrato a ottobre (a novembre 2022 era 4,3%). Nel periodo gennaio-novembre 2023 le auto elettriche registrate in Italia salgono così a quota 59.478, in aumento del 33,6% rispetto ai primi 11 mesi del 2022, con una market share pari al 4,1%, in lieve crescita rispetto al 3,7% dello stesso periodo del 2022. Il parco circolante completamente elettrico si attesta al 30 novembre a 217.422 unità. L'Italia è l'unico Paese europeo tra i grandi in cui le immatricolazioni elettriche non decollano. Il differente andamento si manifesta chiaramente anche nella quota di mercato delle auto elettriche nei primi 10 mesi del 2023, "che ci

vede ormai stabilmente anche dietro alla Spagna. Infatti in Francia è al 16%, in Germania al 18%, in Italia al 3,9%, in Spagna al 5,3% e nel Regno unito al 16,4%", dice Motus-E che sottolinea come sia necessario che **"i sistemi incentivanti ereditati dai precedenti governi vadano rimodulati il prima possibile per agganciare la crescita dell'elettrico che si registra già nei Paesi con cui dobbiamo ambire a competere"**.

[LEGGI I COMMENTI](#)

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

MERCATO AUTO, ANCORA UN MESE IN CRESCITA: +16,2% A NOVEMBRE

teleborsa



[Teleborsa] - In base ai dati pubblicati dal **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** a **novembre 2023** sono state immatricolate **139.278 autovetture** a fronte delle **119.871 iscrizioni** registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 16,19%. I **trasferimenti di proprietà** sono

stati invece 469.979 a fronte di 415.438 passaggi registrati a novembre 2022, con un aumento del 13,13%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 609.257 unità, ha interessato per il 22,86% vetture nuove e per il 77,14% vetture usate.

Il totale delle **immatricolazioni** nei **primi 11 mesi** tocca 1.455.271 unità, in crescita del 20,1% rispetto a 1.211.808 dello stesso periodo 2022, con una differenza in più di 243.500 vetture, ma oltre 321.000 in meno di gennaio-novembre 2019 (-18,1%).

Secondo **Gian Primo Quagliano**, presidente del **Centro Studi Promotor**, le immatricolazioni nel 2023 si attesteranno a quota 1.576.000. Il livello ante-pandemia, che era ed è l'obiettivo da raggiungere, resta quindi lontano. L'inchiesta congiunturale di novembre condotta dal Centro Studi Promotor su un campione rappresentativo di **concessionari** mette in luce che le **vendite** 2023 sono state frenate essenzialmente da **tre fattori**: la situazione economica delle famiglie aggravata dalla riduzione del potere d'acquisto per effetto dell'inflazione, i livelli decisamente elevati raggiunti dai listini e la situazione economica generale. 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.

"Anche il penultimo mese dell'anno si chiude con immatricolazioni in crescita per il mercato auto italiano (+16,2%) - afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di **ANFIA** - Si conferma, quindi, 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). Entrando oggi nell'ultimo mese del 2023, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura del mercato auto italiano si attesterà a circa 1.580.000 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, in modo che le loro scelte si orientino gradualmente nella stessa direzione degli obiettivi di **decarbonizzazione** della mobilità che l'UE ha fissato".

Stellantis ha chiuso il mese di novembre con immatricolazioni in crescita del 9,8% a 40.808 unità. La quota di mercato, secondo dati Dataforce elaborati da Stellantis, è

pari al 29,3% rispetto al 30,9% di novembre 2022. Nei primi 11 mesi le vendite sono aumentate del 10,1% a **472.715 unità**, mentre la quota di mercato è pari al 32,5% rispetto al 35,4% dello stesso periodo 2022. Nella classifica delle top i modelli Stellantis sono 4: **Fiat Panda** al primo posto con 11.179 unità, **Lancia Ypsilon** a 3.998, **Jeep Avenger** (3.287) e **Citroen C3** (2.817).

Fra i brand Stellantis in evidenza **Fiat** +7,1% a 15.092 unità, **Citroen** +13,1% a 4.300 unità, **Jeep** +26,9% a 5.837, **Opel** +20,3% a 3.025, **Alfa Romeo** +71,7% a 2.728 e **Lancia** +11,1% a 3.998. In calo **Peugeot** -11,6% a 5.383 unità, **Ds** -25,9% a 456 unità, **Maserati** -33,9% a 273 unità.

(TELEBORSA) 01-12-2023 19:31

Titoli citati nella notizia

| NOME | PREZZO ULTIMO CONTRATTO | VAR % | ORA | MIN OGGI | MAX OGGI | APERTURA |
|----------------------------|-------------------------|-------|----------|----------|----------|----------|
| Stellantis | 20,105 | +1,02 | 17.35.30 | 19,808 | 20,125 | 19,99 |

Siti Euronext

Euronext

Live Markets

Altri link

Comitato Corporate Governance

 EN



Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Copyright | Privacy | Cookie policy | Credits | Codice di Comportamento | Pubblicità

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

di ANG

Quagliano, 'stime prudenti per mercato auto, preCovid lontano'

01 dicembre 2023



(ANSA) - TORINO, 01 DIC - 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. (ANSA).

Bar dell'anno

HOME ECONOMIA

Auto, Anfia: Panda resta modello più venduto a novembre, quota mercato Stellantis a 29,5%

01 Dicembre 2023

Secondo l'analisi di **Anfia** sul mercato auto a novembre, il Gruppo Stellantis, nel complesso, totalizza nel mese 41.092 immatricolazioni (+10,1%), con una quota di mercato del 29,5%. Nei primi undici mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 475.486 unità (+10,3%), con una quota di mercato del 32,7%.

Sono quattro i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di novembre, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (11.179 unità), seguita, al terzo posto, da Lancia Ypsilon (3.998), e, al quarto, da Jeep Avenger (3.287). All'ottavo posto, infine, si colloca Citroen C3 (2.817).

Ti potrebbe interessare anche



Stellantis punta su Mirafiori per il suo modello di economia circolare

📅 16 Novembre 2022 di **Valentina Innocente**

Le attività spazieranno dal ricondizionamento dei veicoli al loro smantellamento fino alla rigenerazione delle componenti



GREEN ECONOMY AGENCY

Giorda (Anfia): "Serve piano politica industriale. A giorni accordo Mimit-Stellantis, poi tavolo operativo"

📅 08 Novembre 2023



Zaia: “Giochi 2026, siamo pronti? La tutela del paesaggio resta la priorità”

📅 22 Giugno 2022 di **Elena Fois**

Il governatore del Veneto : “C’è un’attenzione particolare alle Dolomiti. Le opere infrastrutturali saranno sottoposte a ogni valutazione di impatto ambientale”



Stellantis, 100% auto elettriche in Europa entro il 2030

📅 01 Marzo 2022 di **Redazione**

Il gruppo italofrancese vuole arrivare a un bilancio di "zero carbonio" con un massimo del 10% di compensazione



GREEN ECONOMY AGENCY

Scende il prezzo del gas e cala la quota di rinnovabili nel mix italiano

📅 16 Novembre 2022 di **Giuliano Zulin**

Appena sono calati i prezzi, l'Italia è tornata a utilizzare meno rinnovabili, anche per cause di forza maggiore sull'idroelettrico, e a puntare come prima sugli idrocarburi

Email



Iscriviti



Copyright © GEA - Green Economy Agency

Direttore responsabile: Vittorio Oreggia | Editore: WITHUB S.P.A.

WITHUB

Chi siamo

Contatti

Privacy Policy

Cookie Policy

Iscritta nel Registro delle Imprese di Milano | Sede legale: Via Rubens 19, 20158 Milano (MI)

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana

Numero di registrazione: 2172/2022 | Numero registrazione ROC: 30628

Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

Milano, 1 dic. (askanews) Con i dati di novembre (+16,2%), il mercato dell'auto conferma il trend immagine 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.

Mercato auto, ancora un mese in crescita: +16,2% a novembre

In base ai dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti i a novembre 2023 sono state immatricolate 139.278 autovetture a fronte delle 119.871 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 16,19%. I trasferimenti di proprietà sono stati invece 469.979 a fronte di 415.438 passaggi registrati a novembre 2022, con un aumento del 13,13%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 609.257 unità, ha interessato per il 22,86% vetture nuove e per il 77,14% vetture usate. Il totale delle immatricolazioni nei primi 11 mesi tocca 1.455.271 unità, in crescita del 20,1% rispetto a 1.211.808 dello stesso periodo 2022, con una differenza in più di 243.500 vetture, ma oltre 321.000 in meno di gennaio-novembre 2019 (-18,1%). Secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, le immatricolazioni nel 2023 si attesteranno a quota 1.576.000. Il livello antepandemia, che era ed è l'obiettivo da raggiungere, resta quindi lontano. L'inchiesta congiunturale di novembre condotta dal Centro Studi Promotor su un campione rappresentativo di concessionari mette in luce che le vendite 2023 sono state frenate essenzialmente da tre fattori: la situazione economica delle famiglie aggravata dalla riduzione del potere d'acquisto per effetto dell'inflazione, i livelli decisamente elevati raggiunti dai listini e la situazione economica generale. 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. Anche il penultimo mese dell'anno si chiude con immatricolazioni in crescita per il mercato auto italiano (+16,2%) afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Si conferma, quindi, 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). Entrando oggi nell'ultimo mese del 2023, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura del mercato auto italiano si attesterà a circa 1.580.000 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, in modo che le loro scelte si orientino gradualmente nella stessa direzione degli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità che l'UE ha fissato. Stellantis ha chiuso il mese di novembre con immatricolazioni in crescita del 9,8% a 40.808 unità. La quota di mercato, secondo dati Dataforce elaborati da Stellantis, è pari al 29,3% rispetto al 30,9% di novembre 2022. Nei primi 11 mesi le vendite sono aumentate del 10,1% a 472.715 unità, mentre la quota di mercato è pari al 32,5% rispetto al 35,4% dello stesso periodo 2022. Nella classifica delle top i modelli Stellantis sono 4: Fiat Panda al primo posto con 11.179 unità, Lancia Ypsilon a 3.998, Jeep Avenger (3.287) e Citroen C3 Fra i brand Stellantis in evidenza Fiat +7,1% a 15.092 unità, Citroen +13,1% a 4.300 unità, Jeep +26,9% a 5.837, Opel +20,3% a 3.025, Alfa Romeo +71,7% a 2.728 e Lancia +11,1% a 3.998. In calo Peugeot -11,6% a 5.383 unità, Ds -25,9% a 456 unità, Maserati -33,9% a 273 unità.





Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop

Parts IN OFFICINA

HOME NEWS TRUCK LOGISTICA EVENTI FORMAZIONE MERCATO **OFFICINA** AFTERMARKET CONGRESS



Accedi

Home News Aftermarket Congress

Aftermarket Congress

PARTS AFTERMARKET CONGRESS E CAR CARROZZERIA SUMMIT 2023: È RECORD!

1 Dicembre 2023



Oltre 800 partecipanti e la presenza del Vicepremier e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sen. Matteo Salvini hanno decretato lo straordinario successo della 19a edizione del Parts Aftermarket Congress 2023, che ha riunito a Roma, il 21 e 22 novembre, l'intera filiera dell'aftermarket automotive. Protagonista della due giorni, dedicata quest'anno al tema: "Il post-vendita in evoluzione. Nuove prospettive per uomini e aziende", anche il mondo della riparazione, con la 4a edizione del Car Carrozeria Summit 2023, il 22 novembre

Il numero record di **oltre 800 presenze** e la partecipazione del **Vicepremier e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sen. Matteo Salvini** hanno decretato il successo del **Parts Aftermarket Congress 2023**, convegno annuale organizzato dalla **Divisione Automotive di DBInformation** con la **rivista Parts**, tenutosi a Roma il 21 e 22 novembre

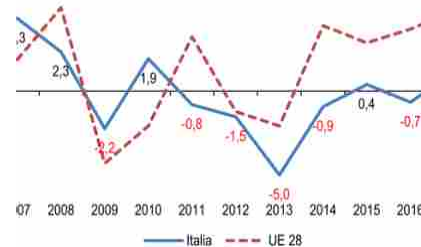


PARTS IN OFFICINA

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Fatturato autoriparazione: +1,2% nella prima metà del 2017

scorsi, insieme con la quarta edizione del **Car Carrozzeria Summit**.



Tema portante dell'unico congresso internazionale che si tiene in Italia e raccoglie i protagonisti della **filiera aftermarket** (componentisti, distributori globali e nazionali, professionisti dei servizi di mobilità e riparatori): **"Il post-vendita in evoluzione. Nuove prospettive per uomini e aziende"**.

A introdurre e presentare il convegno, **Maria Ranieri**, il *Direttore della Divisione Automotive di DBInformation e delle riviste Parts, Parts in Officina, Car Carrozzeria*, affiancata nella conduzione dei lavori congressuali dai giornalisti **Manuela Battaglini** e **Renato Dainotto**, responsabile della rivista **Car Carrozzeria**.

Nel discorso di apertura del Parts Aftermarket Congress 2023, Maria Ranieri ha ricordato gli eventi che hanno innescato il grande processo di trasformazione che ha investito l'automotive, sottolineando il ruolo propulsivo della **transizione energetica** in atto in Europa.

"Nelle pur virtuose iniziative della Commissione Europea per attuare il **Green Deal**", ha dichiarato, "cogliamo un obiettivo piuttosto evidente: **l'abbandono del motore endotermico in favore dell'elettrico**. E quanto la grande transizione all'elettrico in nome della **sostenibilità** sia davvero sostenibile, soprattutto economicamente e socialmente, è la grande domanda che ci facciamo oggi, senza nascondere il nostro scetticismo".

È dunque urgente affrontare **la sfida di una mobilità sostenibile** integrando più prospettive: **industriale, energetica, politica, della ricerca & sviluppo, occupazionale e sociale**.

Maria Ranieri ha quindi ribadito come tutti gli attori della filiera automotive, aftermarket in primis, siano oggi chiamati a un grande sforzo collettivo per costruire proprio quelle "nuove prospettive per uomini e aziende" al centro delle riflessioni dei relatori ospiti del Parts Aftermarket Congress 2023.

Prima di lasciare la parola ai relatori, il Direttore di Parts ha voluto ricordare che **il prossimo anno il Parts Aftermarket Congress celebrerà la 20ª edizione (11-12-13 novembre 2024 a Roma)**. La Divisione Automotive di DBInformation è già al lavoro per festeggiare **l'importante ricorrenza** con tante nuove iniziative, che coinvolgeranno direttamente il mondo dell'aftermarket: da una **speciale edizione-libro della rivista Parts**, ad altre numerose novità che saranno svelate nei prossimi mesi.

Al via, dunque, i lavori congressuali, con gli interventi di scenario del settore: **Gianluca Di Loreto**, *Partner Bain & Company*, ha presentato un'analisi dei trend e gli sviluppi futuri del mercato automotive globale e **Marc Aguetz**, *Country Manager Italia GIPA*, ha

illustrato i numeri aggiornati dell'aftermarket italiano.

A dare voce alle **associazioni di categoria** sugli sviluppi legislativi relativi al post-vendita automotive europeo è stato **Álvaro De La Cruz**, *Head of Communication Figiefa*, mentre sul ruolo della distribuzione nel nostro Paese, alla luce dell'imminente applicazione in Italia del Sermi, **Piergiorgio Beccari**, *Presidente di Adira*. Gianmarco Giorda, *Direttore Generale di Anfia* ha presentato lo stato dell'arte dell'automotive europeo e i nuovi orizzonti della transizione green e digitale.

In rappresentanza dei **grandi gruppi della distribuzione globale**, **Robert Stevens**, *Director of Workshop Networks & Technology Groupauto International*, con una relazione sul rapporto tra aftermarket indipendente e OES; **Stépane Antiglio**, *CEO di Parts Holding Europe*, ha analizzato invece il nuovo impegno della distribuzione internazionale come polo di diffusione di competenze e servizi.

La tecnologia è stata al centro dell'atteso intervento di **Fabio Moioli**, *Executive Search & Leadership Advisory Services di Spencer Stuart*, tra i massimi esperti mondiali di **Intelligenza Artificiale**, che ha spiegato al pubblico come creare un'azienda "AI-driven", dai modelli organizzativi alle competenze necessarie.

Infine, **Dario Casiraghi**, *Direttore Generale di Arval Italia*, ha approfondito in un face to face con Maria Ranieri il tema della **spinta sostanziale alla transizione energetica fornita dal noleggio**, con le flotte protagoniste della mobilità che cambia (oggi 1 auto su 3 è a noleggio).

Il Parts Aftermarket Congress 2023 ha fornito a tutti i presenti anche l'occasione di partecipare al **workshop "Ricambi & accessori: l'opportunità eBay"**, in cui **Andrea Spaggiari**, *Business Development Manager del marketplace italiano eBay* e **Marco Sepulcri**, *Business Project Manager eBay*, hanno illustrato le opportunità offerte dall'aprire una vetrina online.

La mattina del 22 novembre, in apertura della seconda giornata di lavori congressuali, il **Ministro Matteo Salvini**, accolto dal *Presidente di DBInformation Roberto Briglia*, ha portato il saluto delle istituzioni e dal palco del Convegno ha voluto ribadire il **pieno sostegno del governo al comparto automotive italiano**, sottolineando, in particolare, **l'incongruità e il grave rischio di consegnare l'Europa a una mobilità sostenibile affidata alla sola motorizzazione elettrica**, in nome di una sostenibilità, che è giusta, ma deve essere, oltre che ambientale "anche economica e sociale".

Il Vicepremier ha dichiarato: "Sull'auto elettrica penso che siamo in tempo per **fermare una dipendenza che altrimenti per i prossimi 50 anni ci consegnerà mani e piedi alla Cina**... Quella che è partita come una battaglia solitaria diventerà nelle prossime settimane e nei prossimi mesi una battaglia italiana e non partitica. Possiamo provare nel 2026 a ribaltarla perché siamo riusciti a imporre che nei prossimi anni ci sia un check a livello di istituzioni europee sulla scelta del solo elettrico che è stata sciaguratamente presa".

Il Parts Aftermarket Congress 2023 ha quindi lasciato spazio al **Car Carrozzeria Summit 2023**, dedicato al **mondo della riparazione, dell'assistenza e dei servizi di mobilità**, un universo legato intrinsecamente alla distribuzione automotive.

Focalizzandosi sul futuro del settore, il Summit ha offerto importanti momenti di condivisione caratterizzandosi, come consueto, per le **tavole rotonde**, quest'anno dedicate rispettivamente ai temi del **Cambiamento**, della **Sostenibilità aziendale**, dell'**Efficientamento**.

Sul palco si sono alternati Maria Ranieri e Renato Dainotto, che hanno dialogato con gli **ospiti provenienti dal mondo delle associazioni di categoria, dell'industria, dei servizi**, invitati a fornire alla platea uno spaccato dell'attualità e interessanti proiezioni sul

futuro.

Tre gli interventi in apertura: **Marc Aguetta**, con un'accurata analisi dei numeri della carrozzeria in Italia; **Fabrizio Cotza**, *Mentore di Imprenditori Sovversivi*, con un excursus su auto elettrica e concorrenza cinese; **Amedeo Tartaglia**, *Senior Manager/Sustainable Innovation Team BDO Advisory Service* sul tema del bilancio di sostenibilità.

Quindi le tavole rotonde, che hanno visto la partecipazione di **Marco Brioschi**, *Territory Business Manager Germany and South Europe di Axalta*; **Michele Romagnoli**, *CEO & Founder di TiAssisto24*; **Silvia Testa**, *Strategic Relationships Director di Ranstad*; **Andrea Forbice**, *Direttore Generale del Gruppo Cassani*; **Pietro Teofilatto**, *Direttore Area fisco ed economia di Aniasa*; l'avvocato **Giulia Talamazzi**; **Massimiliano Cremonesi**, *Country Sales Manager Vehicle Refinishes Italy di Akzo Nobel Coating*; **Roberto Sticca**, *General Manager di CSN Collision Italia*; **Alessandro Payra**, *Direttore di Procar*; **Francesco Cucca**, *National Sales Manager Performance Coatings di Lechler*; **Walter Vergani**, *Insurance, Repair & Motorbike Industry Manager di Quattroruote Professional*; **Simone Mucciante**, *Presidente di CarSafe e Autosicura*; **Emanuele Mottola**, *Business Development di Ballsystem*; **Antonio Ferrulli**, *Marketing Manager di PPG Refinish Italy & Malta*; **Luca Morini**, *CEO di GPS Motori*.

Anche quest'anno, il **Parts Aftermarket Congre 2023** e il **Car Carrozzeria Summit 2023** hanno risposto con successo alle aspettative del pubblico con un programma denso, attuale, ricco di contenuti, riflessioni e stimoli. Un'edizione caratterizzata dall'alto livello qualitativo, particolarmente partecipata e premiata dal **numero eccezionale di partecipanti, di sponsor, di partner e dall'attenzione delle istituzioni sul settore**.

Particolarmente apprezzati, infine, anche i momenti di networking che da sempre costituiscono l'ossatura di un evento che, oltre a promuovere e divulgare la cultura del settore, rappresenta una **"piazza affari" dove business e convivialità coesistono proficuamente**.

GRAZIE A TUTTI!

*L'appuntamento con la 20ª edizione del Parts Aftermarket Congress
e la 5ª del Car Carrozzeria Summit
è a Roma, l'11-12-13 novembre 2024!*



Per informazioni

[Parts Aftermarket Congress](#)

Segreteria Organizzativa DBInformation



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA analizza l'andamento import-export del settore veicoli e componenti, evidenziando una buona performance ad agosto 2023



1 Dicembre 2023 - 15:00

Il rapporto **Focus Italia Trade automotive**, elaborato dall'**Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA)**, rivela un quadro incoraggiante per l'andamento del comparto relativo a **componentistica e autoveicoli**. I dati più recenti, relativi ad agosto 2023, evidenziano una tendenza positiva dell'**import e dell'export**, fornendo indicazioni importanti sullo stato di salute del mercato. Ecco una sintesi del bilancio.

TREND IMPORT AUTOVEICOLI IN ITALIA

Nei primi otto mesi del 2023, l'**import di autoveicoli nuovi** verso l'Italia registra una significativa **crescita del 48,0%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Questo aumento è osservabile in entrambi i comparti di riferimento:

veicoli industriali (+47,2%);

autovetture (+54,8%);

TREND EXPORT AUTOVEICOLI IN ITALIA

Parallelamente, l'**export** in valore segna un **incremento del 33,2%**, grazie soprattutto alle **autovetture** esportate (+33,5%). Il saldo complessivo mostra tuttavia un deficit di circa 9,34 miliardi di euro per le autovetture, compensato da un **saldo positivo** di circa **1,31 miliardi di euro per i veicoli industriali**. **Clicca l'immagine sotto per vederla a tutta larghezza.**



Ultime notizie



Revisione auto: novità, prezzo e scadenza



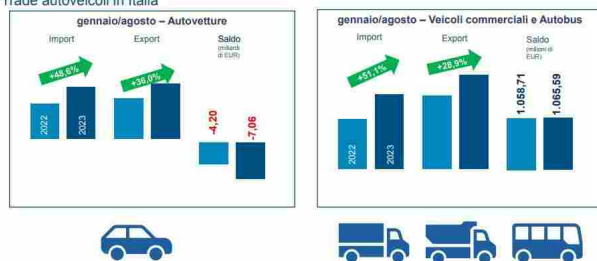
Componentistica Auto: crescono import/export, saldo a 3,6 Milioni



Blocco traffico Roma 3 dicembre 2023: orari e deroghe

Focus trade automotive – 08/2023

Trade autoveicoli in Italia



Fonte: elaborazioni dell'Area Studi e Statistiche di ANFIA su dati del COEWEB di STAT



COMPONENTI AUTOMOTIVE: ANDAMENTO IMPORT ED EXPORT

Per quanto riguarda il **comparto della componentistica**, nel periodo in esame, sia l'import che l'export mostrano un aumento significativo, rispettivamente del +10,5% e del +9,1%.

L'andamento segue [gli ottimi risultati registrati già nel 2022](#). Il saldo positivo di circa 3,62 miliardi di euro sottolinea la vitalità di questo settore.

L'Europa rappresenta la principale area di scambio, contribuendo in modo significativo sia alle **importazioni (77,9%)** che alle **esportazioni (79,2%)**. Guardando nel dettaglio i gruppi di componenti, [il rapporto ANFIA](#) rileva i seguenti andamenti nel periodo gennaio-agosto 2023 rispetto all'anno precedente:

Parti in gomma/pneumatici

Import, +7% e un saldo di **-611 milioni di euro**

Export, +21% e un saldo di **-510 milioni di euro**

Motori

Import, +1% e un saldo di **+801 milioni di euro**

Export, -1,2% e un saldo di **+752 milioni di euro**

Parti elettriche

Import +0,6% e un saldo di **-599 milioni di euro**

Export, +13,4% e un saldo di **-429 milioni di euro**

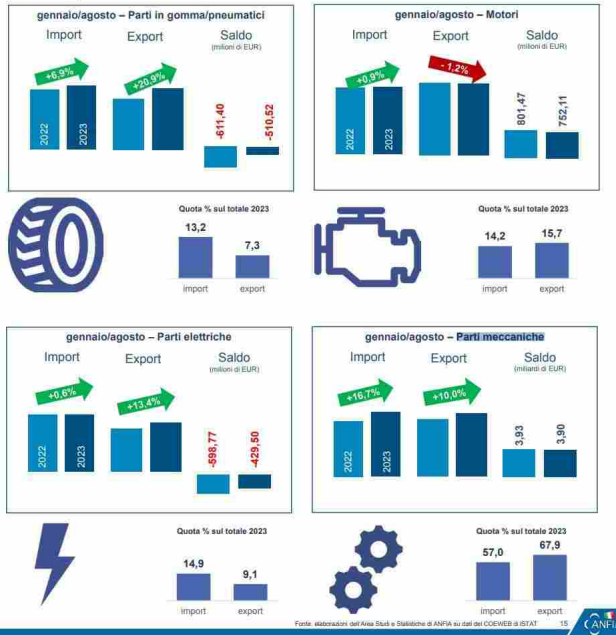
Parti meccaniche

Import, +17% e un saldo di **+3,93 milioni di euro**

Export, +10% e un saldo di **+3,9 milioni di euro**

Clicca l'immagine sotto per vederla a tutta larghezza.

Focus trade automotive – 08/2023
Trade Componenti in Italia – Merci



#ANFIA #COMPONENTISTICA 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



Questo è ciò che accade in una cremazione

Cremazione | Ricerca annun... | Sponsorizzato



Milano: Le cucine invendute vengono...

Cucine | Ricerca annunci | Sponsorizzato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nuovo segno positivo per il mercato auto italiano

02 dicembre 2023 | 10.19

Redazione Adnkronos

LETTURA: 2 minuti



Morning Report
L'unica newsletter per le notizie del mattino

SEGUICI SUI SOCIAL



ORA IN

Prima pagina

A novembre 2023, il mercato italiano dell'auto totalizza 139.278 immatricolazioni (+16,2%)1 contro le 119.871 unità registrate a novembre

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

2022.

Nel periodo gennaio-novembre 2023 i volumi complessivi si attestano a 1.455.271 unità, con una crescita del 20,1% rispetto a gennaio-novembre 2022.

*“Anche il penultimo mese dell'anno si chiude con immatricolazioni in crescita per il mercato auto italiano (+16,2%) – afferma **Roberto Vavassori**, **Presidente di ANFIA**. Si conferma, quindi, il trend positivo del cumulo gennaio-novembre rispetto all'anno precedente, ferma restando la significativa distanza rispetto ai volumi pre-pandemia (-18% su gennaio-novembre 2019). Entrando oggi nell'ultimo mese del 2023, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura del mercato auto italiano si attesterà a circa 1.580.000 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, in modo che le loro scelte si orientino gradualmente nella stessa direzione degli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità che l'UE ha fissato”.*

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 16,6% a novembre e rappresentano il 9,8% del mercato del mese

Le auto elettriche hanno una quota del 5,7% nel mese e del 4,1% nel cumulo; le vendite aumentano del 55,5% a novembre e del 33,4% nel cumulo.

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.

Riguardo i SUV sono in crescita del 27,5% e detengono una quota del 54,3% nel cumulo. Continua l'ottima performance di **Jeep Avenger**.

Cop28, Meloni: "Serve svolta ma no a radicalismi, transizione ecologica e non ideologica"

Israele-Hamas, massicci attacchi a Khan Younis e a Rafah. Gaza: "184 morti da fine tregua"

Turetta, interrogatorio di 9 ore: "Ho accoltellato Giulia e l'ho vista morire"

Arriva il gelo, da stasera temperature in picchiata poi tanta neve anche in pianura

Russia, Putin allarga l'esercito. Zelensky: "Nuova fase della guerra"

ARTICOLI

in Evidenza

in Evidenza

Evanews, una nuova visione delle news europee

in Evidenza

Obiettivo ESG

in Evidenza

Sai che cos'è un video personalizzato? Puoi creare esperienze uniche per il tuo cliente

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10% dell'immatricolato di novembre, quasi interamente composto da autovetture GPL.

Secondo l'indagine ISTAT, a novembre si stima un aumento dell'indice del clima di fiducia dei consumatori

RIPRODUZIONE RISERVATA
© COPYRIGHT ADNKRONOS



Doctor's Life, formazione continua per i medici

Il primo canale televisivo di formazione e divulgazione scientifica dedicato a Medici di Medicina Generale, Medici Specialisti e Odontoiatri e Farmacisti. **Disponibile on demand su SKY**

Tag

MERCATO ITALIANO

MERCATO

IMMATRICOLAZIONE

AUTOMOBILE

Vedi anche

NEWS TO GO

Meloni nella classifica di Politico, tra le persone più influenti in Europa

Data Journalism Adnkronos

Adnkronos e Igersitalia raccontano il bello del Paese con gli occhi degli instagrammer

NEWS TO GO

Ita-Lufthansa all'esame Ue: le prossime mosse

NEWS TO GO

in Evidenza

Transizione ecologica, Conou protagonista al XII Congresso nazionale di Legambiente

in Evidenza

"L'insonnia è una malattia cronica invalidante", cosa dicono gli esperti

in Evidenza

A Roma la due giorni di 'Valore pubblico Valore Inps'

in Evidenza

1a edizione 'AI Readiness Index' di Cisco

in Evidenza

Festival del mare, Roma al centro del Mediterraneo

in Evidenza

Natale: Samsung, sotto l'albero favoriti i regali tech

in Evidenza

Lidl assume 30 giovani talenti, formazione all'Istituto Academy Machina Lonati

in Evidenza

Sostenibilità, Sace presenta la sua nuova Strategia Esg

in Evidenza

Le nuove sfide della sostenibilità

in Evidenza

'Tumori del seno in stadio precoce: la terapia mirata cambia la pratica clinica', conferenza a Milano

in Evidenza

A Roma la VI edizione di Sinergie

in Evidenza

#100esperte per lo sport, Bracco contro gli stereotipi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, le vendite salgono del 16,2% ma la forbice sul 2019 resta ampia

Immatricolazioni

Con l'ultimo balzo il gap rispetto ai volumi pre-pandemia è a quota 18,1%

Filomena Greco

TORINO

Il mercato auto porta a casa un altro mese in recupero – a novembre le immatricolazioni sono cresciute del 16,2% sullo stesso mese del 2022 – e riduce il gap rispetto ai volumi pre-pandemia a quota 18,1%. Una risalita iniziata nell'estate dell'anno scorso che però lascia intatti i problemi del mercato domestico: una quota bassa di immatricolazioni di auto *full electric* e un basso tasso di ricambio del parco mezzi, che resta il più datato d'Europa.

Cautela e incertezza però restano i tratti distintivi sul mercato italiano come evidenzia l'inchiesta congiunturale di novembre condotta dal Centro Studi Promotor su un campione di concessionari da cui emerge come le vendite nel corso del 2023 siano state frenate da tre fattori: «la situazione economica delle famiglie aggravata dalla riduzione del potere d'acquisto per effetto dell'inflazione, i livelli decisamente elevati raggiunti dai listini e la situazione economica generale». Per il 63% degli interpellati gli ordini acquisiti a no-

vembre restano su livelli bassi, il 33% indica bassi livelli di giacenze di auto con difficoltà di consegna.

Il 6 dicembre è in agenda l'incontro al Mimit con Stellantis, Anfia, sindacato e Regioni per fare il punto sul piano che proverà a portare a un milione la quota di auto e veicoli commerciali prodotti in Italia. In quell'occasione si dovrà provare a chiudere sulla revisione degli incentivi alla domanda. «Con la fine dell'anno, il consuntivo dell'ecobonus auto 2023 mostra un avanzo di circa 300 milioni – fa notare il presidente di Anfia Roberto Vavassori – che, peraltro, si somma ai 250 milioni restanti dall'ecobonus 2022». Segno che gli incentivi per le vetture green, insiste Vavassori, «vanno rimodulati e resi più attrattivi per i consumatori, in modo che le loro scelte si orientino gradualmente nella stessa direzione degli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità che l'Ue ha fissato». Parla di un mercato attendista l'Unrae, sigla che riunisce i produttori esteri e che attraverso il presidente Michele Crisci chiede con urgenza la revisione degli incentivi a sostegno della domanda. «La revisione – spiega – dovrebbe prevedere modifiche delle regole attuali, accogliendo le richieste dell'Unrae di innalzamento del *price cap* e di estensione dell'incentivo a tutte le imprese con bonus a importo pieno, per rendere le stesse regole più fruibili, maggiormente indirizzate ai target europei e utili ad un accelerato rinnovo del parco».



Intatti i problemi del mercato domestico: poche auto full electric e basso ricambio del parco mezzi

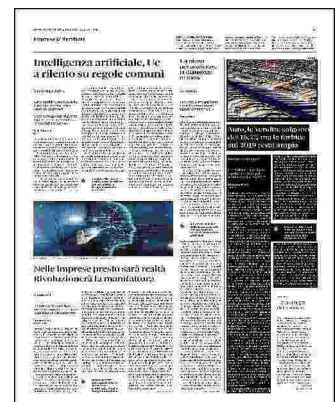
Il mercato delle auto elettriche, in particolare, si conferma in fase di recupero come evidenzia Motus-E: a novembre sono state immatricolate 7.966 vetture *full electric*, il 55,3% in più del 2022, con una quota di mercato che sale nel mese dal 4,1 al 5,7%. Il market share da inizio anno si attesta al 4,1%, «serve un'azione più incisiva per limitare il divario che ci separa dagli altri grandi d'Europa» sottolinea Motus-E. Per Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari auto), «l'elettrico non è in grado di innescare la marcia trainante delle vendite e lo stock di auto-immatricolazioni di veicoli a bassissime emissioni sta tornando a crescere, due fattori che stanno assorbendo enormi risorse economiche e che impattano sui bilanci dei dealer». Scenario a cui si aggiungono i problemi di logistica delle merci, tutt'altro che risolti.

Guardando alle case produttrici, emerge come i due principali gruppi, Stellantis e Volkswagen, crescano ma meno del mercato, rispettivamente del 10,1 e del 5% mentre Renault, che si consolida al terzo posto con una quota di mercato che sfiora l'11% nell'intero periodo gennaio-novembre, cresce di oltre il 30% nel mese e da inizio anno. Bene anche Toyota e i brand lusso come Bmw e Mercedes. Tra i brand emergenti, Dr, MG e Tesla immatricolano in Italia più auto di Volvo, raddoppiando o triplicando le quote di mercato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il mercato. Ancora in crescita le immatricolazioni



Cresce ancora il mercato dell'auto a novembre le vendite su del 16,2%

IL TREND

ROMA Mercato positivo a novembre per le auto: le immatricolazioni hanno raggiunto in Italia quota 139.278 con una crescita sullo stesso mese del 2022 del 16,2%. Il consuntivo dei primi undici mesi chiude a quota 1.455.271, con un incremento del 20,1% sull'analogo periodo del 2022, secondo i dati del ministero dei Trasporti. Nel periodo gennaio-novembre 2023 le auto elettriche registrate in Italia salgono a quota 59.478, in aumento

del 33,6% rispetto ai primi 11 mesi del 2022, con una market share del 4,1%, in lieve crescita rispetto al 3,7% dello stesso periodo del 2022.

LA FOTOGRAFIA

Secondo l'analisi per alimentazione di **Anfia** sulle immatricolazioni di novembre, 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 au-

mentano 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.



Auto, cresce ancora il mercato Ma le elettriche non decollano

Centro Promotor.

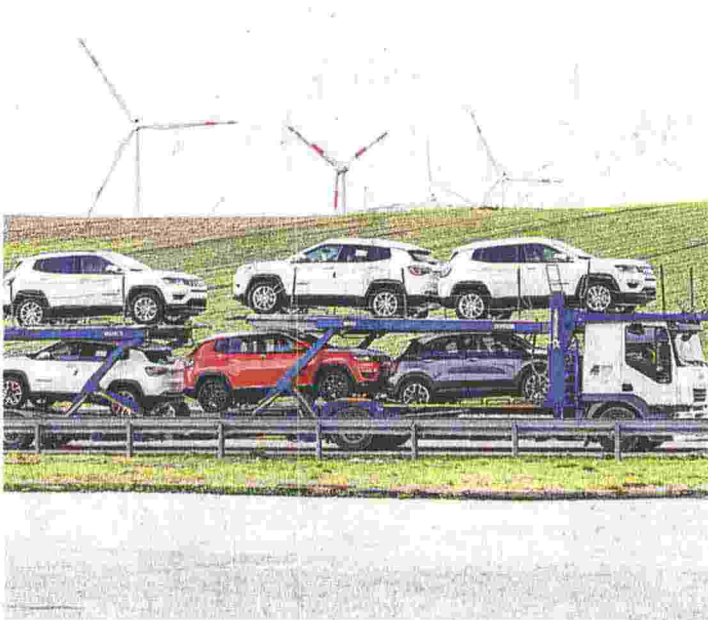
Le immatricolazioni a novembre 2023 sono state 139.278, +16,19%

TORINO. Il mercato dell'auto continua a crescere: le immatricolazioni a novembre sono state 139.278, il 16,19% in più dello stesso mese dell'anno scorso. Il consuntivo dei primi undici mesi chiude a quota 1.455.271 con un incremento del 20,1% sullo stesso periodo del 2022, ma con un calo del 18,1% sullo stesso periodo del 2019. L'inchiesta congiunturale di novembre, condotta dal Centro Studi Promotor su un campione rappresentativo di concessionari, mette

in luce che le vendite 2023 sono state frenate essenzialmente da tre fattori: la situazione economica delle famiglie aggravata dalla riduzione del potere d'acquisto per effetto dell'inflazione, i livelli decisamente elevati raggiunti dai listini e la situazione economica generale. «Il livello ante-pandemia, che era ed è l'obiettivo da raggiungere, resta quindi lontano» spiega il presidente Gian Primo Quagliano che prevede la chiusura dell'anno a quota 1.576.000 unità vendute. Non decollano le im-

matricolazioni di auto elettriche la cui quota sfiora in Italia il 4% contro il 15,2% dell'Europa Occidentale. Per questo tutte le associazioni di settore chiedono al governo di cambiare il sistema attuale di incentivi. «Con la fine dell'anno il consuntivo dell'ecobonus auto 2023 - spiega il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori - 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». Concorde l'Unrae che chiede anche interventi sul regime fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo per rilanciare il settore e per arrivare ad un ricambio del parco. 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.



• Vetture nuove in uscita dalla fabbrica (Ansa)



Cresce il mercato delle auto



Un camion che trasporta automobili

TORINO-Il mercato dell'auto continua a crescere: le immatricolazioni a novembre sono state 139.278, il 16,19% in più dello stesso mese dell'anno scorso.

Il consuntivo dei primi undici mesi chiude a quota 1.455.271 con un incremento del 20,1% sullo stesso periodo del 2022, ma con un calo del 18,1% sullo stesso periodo del 2019. L'inchiesta congiunturale di novembre, condotta dal Centro Studi Promotor su un campione rappresentativo di concessionari, mette in luce che le vendite 2023 sono state frenate essenzialmente da tre fattori: la situazione economica delle famiglie aggravata dalla riduzione del potere d'acquisto per effetto dell'inflazione, i livelli decisamente elevati raggiunti dai listini e la situazione eco-

nomica generale. «Il livello ante-pandemia, che era ed è l'obiettivo da raggiungere, resta quindi lontano» spiega il presidente Gian Primo Quagliano che prevede la chiusura dell'anno a quota 1.576.000 unità vendute.

Non decollano le immatricolazioni di auto elettriche la cui quota sfiora in Italia il 4% contro il 15,2% dell'Europa Occidentale. Per questo tutte le associazioni di settore chiedono al governo di cambiare il sistema attuale di incentivi. «Con la fine dell'anno il consuntivo dell'ecobonus auto 2023 - spiega il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori - mostra un avanzo di circa 300 milioni di euro. Gli incentivi all'acquisto delle vetture green vanno rimodulati e resi più attrattivi».



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

AUTO: ANFIA, FORMULA SAE ITALY A PARMA DAL 4 ALL'8 SETTEMBRE 2024



(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 02 dic - E' stato ufficializzato il calendario dell'edizione 2024 di Formula Sae Italy, l'evento educational che coinvolge gli studenti di ingegneria provenienti dalle universita' di tutto il mondo in una sfida tecnico-sportiva internazionale, quest'anno alla sua XIX edizione.- La manifestazione, comunicata [Anfia](#) in una nota, si svolgera' dal 4 all'8 settembre 2024 presso l'Autodromo "R. Paletti" di Varano de' Melegari (Parma) - da sempre partner dell'iniziativa insieme a Sae International.

Le principali novita' del 2024: i team iscritti nelle classi 1C (vetture a combustione) e 1E (vetture elettriche), nell'ottica di favorire lo sviluppo della categoria driverless, in linea con gli attuali trend tecnologici dell'industria automotive worldwide, avranno la possibilita' di competere anche nella classe 1D (vetture a guida autonoma) con la stessa vettura. In questo caso, la squadra otterra' punti in entrambe le classi (1C + 1D o 1E + 1D).

I 77 gli slot di partecipazione della prossima edizione dell'evento saranno quindi cosi' suddivisi: 32 per la Classe 1E; 30 per la Classe 1C; 10 per la Classe 1D - che includera' sia vetture a sola guida autonoma, sia vetture che parteciperanno in doppia categoria (6 slot complessivi per queste ultime, 3 in 1C + 1D e 3 in 1E + 1D) - e 5 per la Classe 3 (partecipazione con il solo progetto della vettura, senza prototipo). Inoltre, come gia' nel 2023, la Classe 1C comprendera' anche vetture ibride non plug-in (nell'accezione di vetture ibride a bassa tensione).

Com-Fla-

(RADIOCOR) 02-12-23 13:56:08 (0182) 5 NNNN

TAG

**EUROPA ITALIA EMILIA ROMAGNA PROVINCIA DI PARMA
VARANO D? MELEGARI COMUNE DI PARMA PARMA ECONOMIA
ENTI ASSOCIAZIONI CONFEDERAZIONI EVENTI ITA**

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

AUTO: ANFIA, FORMULA SAE ITALY A PARMA DAL 4 ALL'8 SETTEMBRE 2024 -2-



(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 02 dic - L'apertura delle registrazioni dei team all'evento 2024 avverrà, come di consueto, attraverso la early registration - riservata ai primi 3 classificati nella Classe 1C (vetture a combustione), 1E (vetture elettriche) e 1D (vetture a guida autonoma) e ai primi 2 classificati nella Classe 3 dell'edizione 2023, oltre che a due team extra-europei - che si aprirà giovedì primo febbraio alle 10.00 per chiudersi venerdì 2 febbraio alle 13.00. La finestra temporale della main registration andrà, invece, dalle 10.00 di lunedì 5 febbraio alle 13.00 di lunedì 5 marzo, con la classica 'click race' che vedrà le squadre contendersi gli slot di partecipazione disponibili.

L'ultima edizione, a luglio 2023, ha visto la partecipazione di circa 1.600 studenti suddivisi in 56 squadre - provenienti da 20 Paesi - di cui 47 europei (23 gli italiani, provenienti da 17 diversi atenei) e 9 extra-europei.

Infine, è in apertura la campagna sponsorship della manifestazione, che deve buona parte del suo successo proprio al supporto delle aziende della filiera dell'automotive e del motorsport - nell'edizione 2023, 28 sponsor e 5 technical partner - dei partner - nel 2023 Associazione Motor Valley e 2 media partner - e dei patrocinatori Regione Emilia Romagna, Comune di Varano de' Melegari e Provincia di Parma. L'ampia gamma di pacchetti di sponsorizzazione consentirà di sfruttare al meglio le opportunità di recruitment e dialogo tra aziende e università, oltre a creare utili occasioni di networking tra imprese.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 02-12-23 14:08:55 (0196) 5 NNNN

TAG

**EUROPA ITALIA EMILIA ROMAGNA PROVINCIA DI PARMA
COMUNE DI PARMA PARMA ECONOMIA IMPRESA ITA**



Unrae ed Anfia in coro, è urgente intervenire sull'attuale schema degli incentivi

condividi l'articolo



«Visto il perdurare del ritardo in tema di transizione energetica, l'Unrae ribadisce l'urgenza di intervenire sull'attuale schema incentivi, attraverso un provvedimento che interrompa le indiscrezioni di stampa e l'attendismo che si è creato sul mercato, che non si riflette ancora nei dati delle immatricolazioni». Lo afferma il presidente Michele Crisci. «Tale revisione - spiega - dovrebbe prevedere modifiche delle regole attuali, accogliendo le richieste dell'Unrae di innalzamento del price cap e di estensione dell'incentivo a tutte le imprese con bonus a importo pieno, per rendere le stesse regole più fruibili, maggiormente indirizzate ai target europei e utili ad un accelerato rinnovo del parco».

Ma la sola revisione degli incentivi non basta: «Richiamiamo ancora una volta - aggiunge Crisci - la necessità di una revisione del regime fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo, che potrebbe essere velocemente attuata attraverso i decreti attuativi della Delega Fiscale, in modo da favorire la competitività delle imprese italiane, oltre a rilanciare un settore che, con il veloce ricambio dei veicoli aziendali, è in grado di accelerare il rinnovo del parco complessivo circolante».

«**Anche il penultimo mese** dell'anno si chiude con immatricolazioni in crescita per il mercato auto italiano (+16,2%). Si conferma, quindi, il trend positivo del cumulo gennaio-novembre rispetto all'anno precedente, ferma restando la significativa distanza rispetto ai volumi pre-pandemia (-18% su gennaio-novembre 2019). Entrando oggi nell'ultimo mese del 2023, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura del mercato auto italiano si attesterà a circa 1.580.000 immatricolazioni complessive (+20% circa rispetto al 2022)». Lo afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia.

ECONOMIA



IMMATRICOLAZIONI EV, a novembre +55,2% vendite veicoli elettrici in Italia. Sale a 5,7% quota mercato. Tesla Model Y e Model 3 in testa, segue 500e



MERCATO AUTO A novembre +16,19% le vendite di auto in Italia. Da inizio anno immatricolazioni in crescita del 20,1%





EV, a novembre +55,2% vendite veicoli elettrici in Italia. Sale a 5,7% quota mercato. Tesla Model Y e Model 3 in testa, segue 500e

condividi l'articolo



Il mercato delle auto elettriche in Italia si conferma in recupero, ma serve un'azione più incisiva per limitare il divario che ci separa dagli altri grandi d'Europa. A novembre sono state immatricolate nella Penisola 7.966 nuove vetture full electric (+55,3% rispetto al novembre 2022), con la quota di mercato che sale nel mese al 5,7% dal 4,1% registrato a ottobre (a novembre 2022 era 4,3%). Lo comunica Motus-E. Nel periodo gennaio-novembre 2023 le auto elettriche registrate in Italia salgono così a quota 59.478, in aumento del 33,6% rispetto ai primi 11 mesi del 2022, con una market share pari al 4,1%, in lieve crescita rispetto al 3,7% dello stesso periodo del 2022. Il parco circolante completamente elettrico si attesta al 30 novembre a 217.422 unità.

ECONOMIA



LA RICHIESTA
Unrae ed Anfia in coro, è urgente intervenire sull'attuale schema degli incentivi

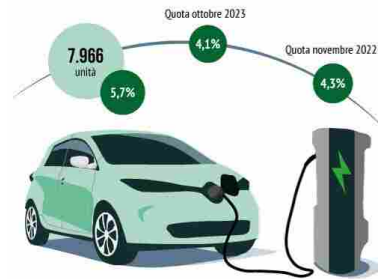
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL MERCATO DELLE ELETTRICHE

Le immatricolazioni a novembre in Italia e quota di mercato

● Immatricolazioni nuove vetture full electric ● Quota di mercato



BEV=Electriche pure

IMMATRICOLAZIONI DI NOVEMBRE 2023 E INCREMENTO SU NOVEMBRE 2022



Nel periodo gennaio-novembre 2023 le auto elettriche registrate in Italia salgono a quota 59.478. Il parco circolante completamente elettrico si attesta a 217.422 unità

IMMATRICOLAZIONI DI AUTO ELETTRICHE GENNAIO-OTTOBRE 2010



FONTI: Motus-E

GEA - WITHUB



MERCATO AUTO

A novembre +16,19% le vendite di auto in Italia. Da inizio anno immatricolazioni in crescita del 20,1%

Secondo l'analisi di Anfia sul mercato dell'auto in Italia, nei primi undici mesi del 2023, 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 e 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.

Tra i grandi, l'Italia è l'unico Paese dove le immatricolazioni non stanno decollando. Il differente andamento si manifesta chiaramente anche nella quota di mercato delle auto elettriche nei primi 10 mesi del 2023, che ci vede ormai stabilmente anche dietro alla Spagna. Infatti in Francia è al 16%, in Germania al 18%, in Italia al 3,9%, in Spagna al 5,3% e nel Regno Unito al 16,4%. «Il pericolo di trasformarci in un mercato di Serie B rischia di essere sempre più concreto», spiega il segretario generale di Motus-E, Francesco Naso, secondo cui «è evidente che i sistemi incentivanti ereditati dai precedenti Governi vadano rimodulati il prima possibile per agganciare la crescita dell'elettrico che si registra già nei Paesi con cui dobbiamo ambire a competere».

condividi l'articolo



Sabato 2 Dicembre 2023 - Ultimo aggiornamento: 12:29 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA

EV, a novembre +55,2% vendite veicoli elettrici in Italia. Sale a 5,7% quota mercato. Tesla Model Y e Model 3 in testa, segue 500e

Unrae ed Anfia in coro, è urgente intervenire sull'attuale schema degli incentivi

A novembre +16,19% le vendite di auto in Italia. Da inizio anno immatricolazioni in crescita del 20,1%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Unrae ed Anfia in coro, è urgente intervenire sull'attuale schema degli incentivi

condividi l'articolo



«Visto il perdurare del ritardo in tema di transizione energetica, l'Unrae ribadisce l'urgenza di intervenire sull'attuale schema incentivi, attraverso un provvedimento che interrompa le indiscrezioni di stampa e l'attendismo che si è creato sul mercato, che non si riflette ancora nei dati delle immatricolazioni». Lo afferma il presidente Michele Crisci. «Tale revisione - spiega - dovrebbe prevedere modifiche delle regole attuali, accogliendo le richieste dell'Unrae di innalzamento del price cap e di estensione dell'incentivo a tutte le imprese con bonus a importo pieno, per rendere le stesse regole più fruibili, maggiormente indirizzate ai target europei e utili ad un accelerato rinnovo del parco».

Ma la sola revisione degli incentivi non basta: «Richiamiamo ancora una volta - aggiunge Crisci - la necessità di una revisione del regime fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo, che potrebbe essere velocemente attuata attraverso i decreti attuativi della Delega Fiscale, in modo da favorire la competitività delle imprese italiane, oltre a rilanciare un settore che, con il veloce ricambio dei veicoli aziendali, è in grado di accelerare il rinnovo del parco complessivo circolante».

«**Anche il penultimo mese** dell'anno si chiude con immatricolazioni in crescita per il mercato auto italiano (+16,2%). Si conferma, quindi, 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). Entrando oggi nell'ultimo mese del 2023, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura del mercato auto italiano si attesterà a circa 1.580.000 immatricolazioni complessive (+20% circa rispetto al 2022)». Lo afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia.

ECONOMIA



IMMATRICOLAZIONI EV, a novembre +55,2% vendite veicoli elettrici in Italia. Sale a 5,7% quota mercato. Tesla Model Y e Model 3 in testa, segue 500e



MERCATO AUTO A novembre +16,19% le vendite di auto in Italia. Da inizio anno immatricolazioni in crescita del 20,1%

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9c/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

«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, in modo che le loro scelte si orientino gradualmente nella stessa direzione degli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità che l'Ue ha fissato».

condividi l'articolo



Sabato 2 Dicembre 2023 - Ultimo aggiornamento: 12:27 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



EV, a novembre +55,2% vendite veicoli elettrici in Italia. Sale a 5,7% quota mercato. Tesla Model Y e Model 3 in testa, segue 500e



Unrae ed Anfia in coro, è urgente intervenire sull'attuale schema degli incentivi



A novembre +16,19% le vendite di auto in Italia. Da inizio anno immatricolazioni in crescita del 20,1%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Marc Marquez operato dopo il test a Valencia. Per risolvere la sindrome compartimentale al braccio destro



A Valencia è già 2024, esordio positivo per Marquez alla Ducati. Bagnaia: «Non canto vittoria, ma contento del nuovo motore»



La giornata di test a Yas Marina chiude ufficialmente la stagione 2023 del Mondiale F1, davanti a tutti Ocon

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



BMW R 1300 GS, com'è e come va la nuova regina delle super enduro da turismo



Honda XL750 Transalp, in sella alla enduro tuttofare tornata dal passato



BMW R 12 e R 12 nineT, una cruiser e una roadster stilose col motore boxer

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercato auto, bene le vendite a novembre in Italia: +20%

Automobili a benzina e ibride non ricaricabili trainano la crescita. Modelli Stellantis in testa tra quelli più venduti

02/12/2023 TGR Piemonte

In ripresa il mercato dell'auto in Italia.

A novembre, il mercato italiano dell'auto totalizza **139.278 immatricolazioni (+16,2%) contro le 119.871 unità registrate a novembre 2022**. Nel periodo gennaio-novembre 2023 i volumi complessivi si attestano a **1.455.271 unità, con una crescita del 20,1% rispetto a gennaio-novembre 2022**. "Anche il penultimo mese dell'anno si chiude con immatricolazioni in crescita per il mercato auto italiano (+16,2%)", afferma **Roberto Vavassori, Presidente di Anfia**. Si conferma, quindi, 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).

Il 2023 si chiuderà a +20%

"E ntrando oggi nell'ultimo mese del 2023, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura del mercato auto italiano si attesterà a circa 1.580.000 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, in modo che le loro scelte si orientino gradualmente nella stessa direzione degli

LEGGI ANCHE:

Lavoro, record di attivazioni dal 2017. Cala solo l'automotive

Torna a Torino il Salone dell'Auto, mancava da cinque anni

Torna a crescere il mercato dell'auto ma le vendite del 2019 sono lontane

obiettivi di decarbonizzazione della mobilità che l'Ue ha fissato".

Aumentano le immatricolazioni di auto a benzina

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.

Il successo delle ibride non ricaricabili

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 punti percentuali). **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%.

Le vendite di Stellantis

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 **ibride ricaricabili, 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.

Tag Immatricolazioni mercato Torino Auto

Tematiche

Alessandria
Asti

Biella
Cuneo

Novara
Torino

VCO
Vercelli

Social



Redazioni

Abruzzo
Basilicata
Calabria
Campania

Emilia Romagna
Friuli Venezia Giulia
Furlanija Julijska k...
Lazio

Liguria
Lombardia
Marche
Molise

Piemonte
Puglia
Sardegna
Sicilia

Toscana
Trentino Alto Adig...
Trentino Alto Adig...
Tagesschau

Trail
Umbria
Valle d'Aosta
Veneto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



CONTROLUCE

DA STELLANTIS E ILVA LA DOPPIA (MA DIVERSA) RICHIESTA ALLO STATO

di **Alessandro Graziani**

Stellantis si avvia a chiudere il 2023 con quotazioni da record in Borsa (+50% da inizio anno per una capitalizzazione che supera i 60 miliardi di euro) e con utili in forte aumento che permetteranno di remunerare gli azionisti, oltre che con un rialzo dei dividendi, anche con un buy back da 1,5 miliardi. È una buona notizia anche per l'Italia? La produzione di auto nel nostro Paese è scesa nel 2022 sotto le 500.000 unità, l'ottava posizione in Europa dietro anche Romania, Slovacchia e Repubblica Ceca. Da mesi Stellantis si dice disponibile a un piano per raddoppiare la produzione in Italia a 1 milione di autovetture a patto che lo Stato conceda adeguati incentivi. Per ora, purtroppo, quel piano è solo un proposito. Per capire se davvero si concretizzerà l'ampliamento della produzione, con le conseguenti positive ricadute occupazionali e per l'indotto, si guarda all'avvio del tavolo che si aprirà al Ministero delle Imprese e del Made in Italy tra Governo, Stellantis, sindacati, regioni e Anfia il prossimo 6 dicembre. Per una fortuita coincidenza si tratta della stessa data in cui si decideranno le sorti dell'ex Ilva, con la nuova convocazione dell'assemblea dei soci (ArcelorMittal e Invitalia) per deliberare l'aumento di capitale che eviti la liquidazione della società.

Se il caso Ilva è un'emergenza che richiede soluzioni immediate, le cronache degli ultimi giorni segnalano passi avanti nei vari dossier in cui lo Stato si incrocia con il mercato. È il caso della ormai piccola Ita Airways che si avvicina all'alleanza con la compagnia aerea tedesca Lufthansa, candidata a rilevare il 41%, dopo che giovedì 30 novembre il Governo ha formalmente notificato alla commissione Ue l'operazione di concentrazione tra le due società. Salvo rinvii, rilievi dell'Antitrust europeo o ripensamenti italiani (l'ipotesi di coinvolgimento della Msc di Aponte resiste sotto traccia), la firma dell'intesa finale è prevista per metà giugno. Pur con tutte le sue controindicazioni, a partire dalla cancellazione del volo diretto Milano-New York, l'intesa con Lufthansa è una soluzione vera per porre fine ai guai di una compagnia che, pur nella forma ridotta di Ita, continua a perdere soldi.

Anche nel complesso caso di Tim è presto per parlare di una soluzione finale ma un percorso è stato avviato con l'operazione che porterà la rete sotto il controllo del fondo KKR e del Mef. Pure in questo caso il closing è previsto a giugno, ma prima bisognerà trattare con i soci francesi di Vivendi. E trovare una sistemazione per Sparkle, oggetto di una nuova offerta in arrivo da parte di KKR. La due diligence in corso scade martedì 5 dicembre, ma è possibile che venga concessa una proroga.

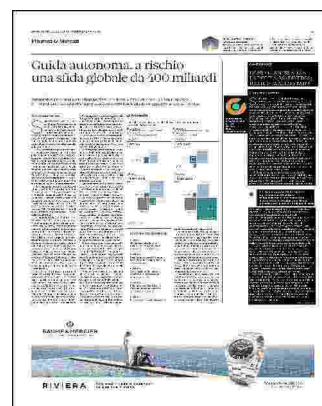
Segnali positivi, anche se non risolutivi, emergono pure dall'altro grande dossier in cui Stato e mercato si incrociano: Mps. Dopo il maxi-collocamento di due settimane fa di una quota del 25% in mano al Mef, nella scorsa settimana le quotazioni di Borsa della banca senese hanno recuperato terreno riportandosi sopra quota 3 euro. Segno che il mercato è pronto ad assorbire una nuova cessione di quote una volta trascorso il lock up di 90 giorni che il Governo si è impegnato a rispettare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il 6 dicembre assemblea dei soci dell'acciaieria per evitare la liquidazione e lo stesso giorno il gruppo franco-italiano è al Mimit per trattare il piano da 1 milione di auto



**LA SETTIMANA
IN CONTROLUCE**
L'analisi
della settimana
finanziaria
www.ilssole24ore.com



il borghese

andrea.monticone@torinocronaca.it

Il paradosso di Stellantis

Il paradosso di Stellantis: la fabbrica è ferma, con gli operai in cassa integrazione, ma Stellantis vola nelle vendite. E il trend più che positivo riguarda tutto il mercato italiano, con i costruttori che ora si spingono a dire, fornendo un assist straordinario proprio a Stellantis, che occorre una nuova strategia di incentivi.

Secondo i dati elaborati da Dataforce, nel mese di novembre Stellantis ha venduto in Italia 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. Dunque in calo, rispetto alla concorrenza - anche cinese - del settore. Negli undici mesi il gruppo ha immatricolato 472.715 (...)

a pagina 3

L'ANALISI In salita il mercato dell'auto, ma il Gruppo perde quota rispetto ai concorrenti

Lo strano paradosso Stellantis Vendite al top, fabbrica ferma

il **borghese**

segue dalla prima pagina

(...) auto, in crescita del 10,1% rispetto all'analogo periodo dell'anno scorso. La quota è in calo dal 35,4% al 32,5%.

La parte del leone la fa il brand Jeep con una quota complessiva del 4,66%, in crescita di quasi un punto percentuale rispetto allo stesso periodo del 2022: tra le passenger cars, Jeep è all'ottavo posto in Italia sia a novembre, sia nel 2023. Renegade 4xe e Compass 4xe - i SUV Jeep prodotti in Italia presso lo stabilimento di Melfi - hanno un ruolo di primo piano e collocano Jeep al primo posto nell'anno nel mercato dei veicoli plug-in hybrid con una quota che supera il 16%. Molto positiva la performance di Jeep Avenger - disegnato presso il Jeep Design Studio di Torino, primo SUV Jeep 100% elettrico, Auto dell'Anno 2023, - che per il secondo mese consecutivo si conferma il B-SUV più venduto.

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.

«Anche il penultimo mese

dell'anno si chiude con immatricolazioni in crescita per il mercato auto italiano (+16,2%). Si conferma, quindi, 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). Entrando oggi nell'ultimo mese del 2023, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura del mercato auto italiano si attesterà a circa 1.580.000 immatricolazioni complessive (+20% circa rispetto al 2022)» spiega Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione dei fabbricanti di automobili.

E, particolare non da poco in vista del Tavolo dell'Automotive del 6 dicembre, con il Governo assieme ai sindacati e Stellantis, si torna a parlare di incentivi, come richiesto da Carlos Tavares, ceo del Gruppo. Prosegue infatti Vavassori: «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, in modo che le loro scelte si orientino gradualmente nella stessa direzione de-

gli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità che l'Ue ha fissato».

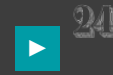
Andrea Monticone



Artigiano in Fiera torna a Milano con oltre 2500 espositori



Cresce ancora il mercato dell'auto, a novembre +16,19%



Fronteddu (Jti): "Mercato italiano gioca ruolo centrale, vicini alla filiera"

Servizio | Auto



Stellantis, via alla produzione Panda elettrica in Serbia. Il 6 dicembre tavolo "automotive" con governo

Conferma del presidente serbo Aleksandar Vucic. La produzione di auto nel nostro Paese è scesa nel 2022 a 473.194 unità. Obiettivo arrivare a un milione

3 dicembre 2023



▲ Inaugurazione del primo HUB di economia Circolare di Stellantis presso il comprensorio Mirafiori, 23 novembre 2023. (Pil, occupazione, auto, catena montaggio). ANSA/ALESSANDRO DI MARCO

I punti chiave

- [Quanto vale l'interscambio commerciale](#)
- [Quante auto produciamo in Italia?](#)
- [Il tavolo del ministero](#)



Ascolta la versione audio dell'articolo



2' di lettura



«Stellantis inizierà con la produzione della Panda elettrica» in Serbia. Lo ha confermato il presidente serbo Aleksandar Vucic al termine dell'incontro istituzionale con Giorgia Meloni, a Belgrado. Vucic ha espresso gratitudine per la decisione dell'Italia di investire in Serbia anche con Simest e Cdp.

Quanto vale l'interscambio commerciale

«Stellantis-generator - ha concluso - oltre alla produzione della Panda elettrica potrebbe essere il motore degli investimenti dell'automotive». Nell'aprile del 2022 il Ceo di Stellantis Carlos Tavares incontrò a Belgrado il presidente serbo Aleksandar Vucic e in quella sede fu annunciato che

Loading...

Stellantis avrebbe prodotto dal 2024 un nuovo modello di auto elettrica nello stabilimento di Kragujevac, in Serbia.

Pubblicità
Loading...

24

Vucic ha sottolineato che l'interscambio commerciale tra Italia e Serbia al momento è di 4,6 miliardi di euro e «speriamo che nel futuro si possa raggiungere un livello ancora più alto» e che l'Italia torni a essere la «prima partner» della Serbia a livello economico.

Quante auto produciamo in Italia?

La produzione di auto nel nostro Paese è scesa nel 2022 sotto le 500mila unità, più precisamente 473.194 secondo i dati di Oica (Organizzazione internazionale di costruttori di veicoli a motore). Siamo in ottava posizione in Europa dietro a Germania (3.480.357), Spagna, Repubblica Ceca, Francia, Slovacchia, Regno Unito, Romania. La Serbia nel 2022 ha prodotto solo 4.358 autovetture.

Il tavolo del ministero

Da mesi Stellantis [si dice disponibile](#) a un piano per raddoppiare la produzione in Italia a 1 milione di autovetture se il governo metterà in campo degli incentivi. Il valore di un milione di auto prodotte annualmente è quello raggiunto nel 2022 dalla Slovacchia, in quinta posizione.

Il 6 dicembre si aprirà un tavolo dedicato a questi temi. Il ministero delle Imprese e del Made in Italy lo ha istituito, d'intesa con Stellantis, al termine di un confronto nel merito su obiettivi e modalità. Al "tavolo sviluppo automotive" parteciperanno azienda, Regioni, sindacati e [Anfia](#).

Il confronto avrà come principali obiettivi: aumentare i livelli produttivi negli stabilimenti italiani, consolidare i centri di ingegneria e ricerca, investire su modelli innovativi, riqualificare le competenze dei lavoratori e sostenere la riconversione della componentistica.

Riproduzione riservata ©

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Stellantis, in Serbia la Panda elettrica. Al Mimit il tavolo per rilanciare la produzione auto in Italia

TELEBORSA

Publicato il 04/12/2023
Ultima modifica il 04/12/2023 alle ore 09:31



Il presidente serbo Aleksandar Vucic ha fatto sapere che "Stellantis inizierà con la produzione della Panda elettrica" in Serbia. L'annuncio di Vucic è arrivato al termine dell'incontro istituzionale con Giorgia Meloni a Belgrado. Vucic ha espresso gratitudine per la decisione dell'Italia

di investire in Serbia anche con Simest e Cdp. "Stellantis - ha concluso - oltre alla produzione della Panda elettrica potrebbe essere il motore degli investimenti dell'automotive». Nell'aprile del 2022 il Ceo di Stellantis Carlos Tavares aveva incontrato sempre a Belgrado il presidente serbo e in quella sede fu annunciato che Stellantis avrebbe prodotto dal 2024 un nuovo modello di auto elettrica nello stabilimento di Kragujevac.

Vucic ha anche sottolineato che l'interscambio commerciale tra Italia e Serbia al momento è di 4,6 miliardi di euro e "speriamo che nel futuro si possa raggiungere un livello ancora più alto" e che l'Italia torni a essere la "prima partner" della Serbia a livello economico.

Intanto la produzione di auto nel nostro Paese è scesa nel 2022 sotto le 500mila unità, più precisamente 473.194 secondo i dati di Oica (Organizzazione internazionale di costruttori di veicoli a motore). L'Italia è in ottava posizione in Europa dietro a Germania (3.480.357), Spagna, Repubblica Ceca, Francia, Slovacchia, Regno Unito, Romania. La Serbia nel 2022 ha prodotto solo 4.358 autovetture.

Intanto il 6 dicembre si aprirà un tavolo automotive al ministero delle Imprese e del Made in Italy. La riunione è stata organizzata d'intesa con Stellantis al termine di un confronto nel merito su obiettivi e modalità. Al tavolo parteciperanno azienda, Regioni che ospitano impianti di produzione auto, sindacati e Anfia. Il confronto avrà come principali obiettivi: aumentare i livelli produttivi negli stabilimenti italiani, consolidare i centri di ingegneria e ricerca, investire su modelli innovativi, riqualificare le competenze dei lavoratori e sostenere la riconversione della componentistica.

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

20/11/2023



Stellantis, MIMIT: intesa per tavolo auto il 6 dicembre

18/10/2023

Mimit e Anfia: siglato protocollo d'intesa per transizione filiera automotive

12/10/2023

Piombino, al Mimit riunione sul futuro del polo siderurgico

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

04/12/2023

Piazza Affari: positiva la giornata per OVS

04/12/2023

Piazza Affari: balza in avanti Caltagirone SpA

04/12/2023

Piazza Affari: brillante l'andamento di Acea

04/12/2023

Oro supera 2.100 dollari dopo nuove tensioni in Medio Oriente

Stellantis rassicura: "La Panda sarà prodotta ancora a Pomigliano" - la Repubblica

Fai la tua domanda all'esperto: esperto.risparmio@repubblica.it
Stellantis rassicura: "La Panda sarà prodotta ancora a Pomigliano"

La società interviene dopo l'annuncio del premier serbo sull'avvio della produzione del modello elettrico nel Paese dell'est. Schlein: "Aspettiamo di capire le intenzioni dell'azienda"
04 Dicembre 2023 alle 21:19

1 minuti di lettura

TORINO - A distanza di 24 ore dalle parole del premier serbo, Aleksander Vucic, che annuncia per il prossimo anno l'avvio della produzione della Panda elettrica nello stabilimento di Kragujevac, Stellantis interviene per sedare le polemiche, sindacali e politiche, sul trasloco da Pomigliano d'Arco di uno dei modelli simbolo della Fiat. «Pomigliano continuerà a produrre la Panda - assicura un portavoce del gruppo italo-francese - i tempi sono prematuri per fare ulteriori annunci».

Stellantis, partecipata da Exor che controlla anche Repubblica attraverso Gedi, dice così che la Panda non sarà appannaggio solo della fabbrica serba inaugurata da Marchionne nel 2012 e dove si realizzava la 500L. Nascerà una famiglia di vetture, sulla scia proprio della 500, e i modelli termici e ibridi continueranno ad essere assemblati nella fabbrica campana dove lavorano 4 mila persone e si producono anche l'Alfa Tonale e il Dodge Hornet. La Panda di Pomigliano «non è in concorrenza con il modello che vedrà la luce in Serbia - dice ancora il portavoce - che sarà su un'altra piattaforma e posizionato in modo diverso». Tutto dipenderà dalla «evoluzione normativa», leggi rinvio e rivisitazione dei nuovi standard Euro 7, e dalle «condizioni competitive» della fabbrica.

Polemica risolta? Non proprio. Oltre alle richieste di chiarimenti arrivate dai sindacati, alla Fiom e Fim-Cisl ieri si è aggiunta la Uilm che chiede «continuità lavorativa e occupazionale», la politica è andata in fibrillazione alla vigilia della prima riunione del tavolo tra Stellantis, sigle metalmeccaniche, [Anfia](#) e governo al ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Vucic ha annunciato l'arrivo della Panda a batteria durante la visita a Belgrado della presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, che però non ha proferito parola sul tema. E il Pd ha quindi colto l'occasione per chiedere conto al ministro Urso del futuro del sito campano e delle altre fabbriche in Italia. «Il governo Meloni assiste inerme al progressivo impoverimento di capacità produttiva degli stabilimenti italiani di Stellantis che sono abbandonati al loro destino», scrivono i parlamentari Dem Marco Sarracino, Arturo Scotto, Chiara Gribaudo, Cecilia Guerra, Emiliano Fossi e Mauro Laus. Preoccupazione ribadita dalla segretaria Pd, Elly Schlein, che denuncia «la totale assenza di politiche industriali da parte del governo». E poi rimarca: «Stiamo ancora aspettando di capire quali sono le prospettive degli stabilimenti Stellantis in Italia». Il M5S ironizza: «Meloni e Salvini intendono tutelare il Made in Italy investendo in Serbia?», si chiedono i deputati Chiara Appendino e Antonino Iaria. Parole che provocano la reazione di FdI che attacca 5 Stelle e sinistra con il senatore Matteo Gelmetti: «Governavano loro quando si sono fatti gli investimenti in Serbia, non noi». un tavolo, quello di domani, che si annuncia complicato da governare.

Questo è un articolo a pagamento, ma oggi te lo regaliamo.

Buona lettura!



Questo sito utilizza cookie tecnici e di terze parti per fornire alcuni servizi. Continuando la navigazione ne consentirai l'utilizzo. [Ok](#) [Leggi di più](#)

Home > Automotive > ACI propone il leasing sociale a vantaggio dell'auto elettrica

ACI propone il leasing sociale a vantaggio dell'auto elettrica

Con la Conferenza del Traffico e della Circolazione, l'Automobile Club d'Italia stimola un momento di confronto istituzionale sull'auto di domani. Anche il Ministro Salvini interviene al dibattito per una "mobilità più sicura e sostenibile"



L'auto di domani la dobbiamo progettare oggi, altrimenti perdiamo la sfida della transizione energetica della mobilità, imposta non soltanto dall'Unione Europea ma più in generale dal trend tecnologico e dalla congiuntura internazionale. Una sfida che vede in prima linea l'Automobile Club d'Italia, che ha centrato i lavori della 76ª Conferenza del Traffico e della Circolazione proprio su «L'auto di domani: sicura, sostenibile e accessibile». Il confronto tra le massime istituzioni della mobilità, al quale ha preso parte anche il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Matteo Salvini, è stato alimentato dal rapporto realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo - Centro Studi ACI, che ha stilato 6 obiettivi strategici ed altrettanti passi da compiere sul fronte ambientale.

6 obiettivi per l'auto di domani

Secondo lo studio della Fondazione Caracciolo, bisogna al più presto accelerare il rinnovo del parco circolante, perché in Italia si contano ancora 4 auto su 10 (il 39% del totale su strada) con più di 15 anni d'età. Allo stesso tempo, va consentito l'uso in sicurezza dei veicoli con sistemi avanzati di assistenza alla e favorito l'introduzione dei veicoli a guida automatica, digitalizzando le infrastrutture ed adeguando asfalti e segnaletica stradale.



ATTUALITÀ

Per cercare scrivi e premi enter



Le proposte dell'Associazione Motociclisti Incolumi onlus sul nuovo Codice della strada



Inaugurato l'impianto di produzione dei nuovi Ford Transit e Tourneo Custom



Euro 7: il Parlamento europeo pronto a negoziare nuove norme sui motori inquinanti



A Roma il TAR del Lazio apre le ZTL alle Auto storiche



Car-Detailing: un alleato per le nostre vetture

ULTIME NEWS

Vannia Gava (MASE): sugli Euro 7 "successo del Governo Italiano, tuteliamo ambiente, industria e famiglie"

Core racconta con WAVE - Smart Mobility Magazine la sostenibilità su strada...

Confarca su incidenti: "Incoscienza e poca conoscenza delle nuove auto"

Gruppo Renault: Stéphanie Cau nominata Direttrice della Comunicazione

Kia Italia: Mr. Key Young Choi nuovo Presidente e CEO

Valutazione online gratuita della tua auto - Senza registrazione

Marca
 Modello
 Prima

[Valuta ora GRATIS](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Anche il **processo normativo** che abilita l'uso di veicoli con sistemi avanzati di **guida autonoma** deve essere accelerato al massimo per non perdere terreno nel contesto internazionale.

La formazione dei giovani conducenti è un elemento imprescindibile per la mobilità sicura e sostenibile, da potenziare con l'integrazione dei percorsi formativi con moduli relativi all'uso dei **sistemi di assistenza alla guida**.

Sul piano educativo, è opportuno promuovere campagne informative sui benefici dei sistemi di assistenza alla guida, stimolando di pari passo nuove analisi specialistiche per evidenziare l'impatto sugli incidenti stradali delle dotazioni di assistenza alla guida e guida automatica.

6 passi per una mobilità davvero green

L'**azzeramento** delle **emissioni di gas serra** imputabili alla circolazione su strada delle persone e delle merci è un traguardo ambizioso quanto complesso, ma perseguibile con azioni coordinate e razionali. La prima vertice sulla crescente domanda di **energia elettrica** da soddisfare con il ricorso più ampio possibile alle **fonti rinnovabili**, riducendo la dipendenza dalle fonti fossili. Sullo stesso piano va affrontato il tema dei **carburanti «alternativi»**, valutandone congiuntamente il coefficiente emissivo con quello di efficienza.

Guardando alle **batterie** dei veicoli, vanno colti senza pregiudizi o ideologie i progressi della chimica per valorizzarne il **potenziale di accumulo** nelle fasi di sovrapproduzione rinnovabile.

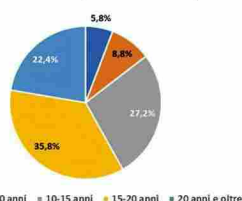
Non si può poi prescindere da **politiche di sostegno al rinnovo dei veicoli**, che sfruttino tutte le opzioni utili a raggiungere in modo razionale gli obiettivi di riduzione dell'impatto carbonico, incentivando i comportamenti di acquisto e guida sostenibile delle auto.

Si deve intervenire anche sui **corsi propedeutici** al rilascio delle **patenti**, magari con specifici moduli formativi sui diversi sistemi di alimentazione ed i relativi motori.

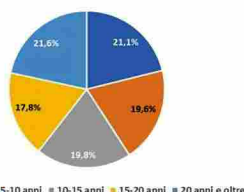
4 auto su 10 hanno più di 15 anni

In Italia, oltre il 39% delle **auto in circolazione** ha più di 15 anni d'età. È evidente che si tratta di auto notevolmente più **insicure** ed **inquinanti** di quelle di nuova immatricolazione.

Radiazioni AV per fascia di anzianità (media anni 2013-2022) - val. %



Parco circolante AV per fascia di anzianità (2022) - val. %



La guida autonoma garantisce sicurezza

Le **nuove tecnologie** possono offrire un contributo determinante in materia di **sicurezza stradale**, soprattutto in considerazione del fatto che, nel nostro Paese, **l'errore umano** è responsabile di circa il **90% degli incidenti stradali**. Analizzando le medie **ACI-Istat sull'incidentalità stradale** degli ultimi 10 anni, in Italia, i moderni sistemi di sicurezza avrebbero potuto evitare il 28% degli incidenti frontali, il 21% di quelli laterali e l'11% di incidenti che coinvolgono i pedoni.

Nei prossimi 15 anni, secondo la Commissione Europea, i sempre più evoluti sistemi di assistenza alla guida (ADAS), e le funzionalità più avanzate di guida autonoma, potranno **salvare oltre 25mila vite** ed **evitare almeno 140mila lesioni gravi**.

| Il rapporto con i sistemi di assistenza alla guida (ADAS) | % |
|--|-------------|
| Non li conosco per niente | 0,8% |
| Ne ho sentito parlare ma non li conosco abbastanza | 10,1% |
| Li conosco ma non li utilizzo perché non sono presenti nella mia auto | 25,5% |
| Li conosco, sono presenti nella mia auto ma non li utilizzo per mia scelta | 9,3% |
| Li conosco e li utilizzo consapevolmente | 54,3% |
| Totale | 100% |

Tabella 8 Livello di conoscenza e di uso degli ADAS in generale, secondo le dichiarazioni dei rispondenti all'indagine (Fondazione Caracciolo, 2023)

Nel nostro Paese, tuttavia, possono circolare solo auto con sistemi di **automazione di livello 1 e 2**. La normativa attuale, infatti, non consente ancora l'ingresso sul mercato di mezzi con guida autonoma di livello superiore e le **infrastrutture stradali non sono ancora adeguate** ai requisiti dei sistemi parzialmente autonomi.

Guida assistita ed autonoma per più sicurezza

La **Fondazione Caracciolo** ha intervistato **9.000 automobilisti** per testare la **conoscenza** dei conducenti sulle **tecnologie più avanzate** per innalzare gli standard di sicurezza dei veicoli. Ne emerge un quadro preoccupante: **gli automobilisti italiani non appaiono sufficientemente informati della rivoluzione in atto**. Le nuove tecnologie sono note, ma la maggior parte dei conducenti avverte l'esigenza di sottoporsi a **percorsi formativi** per conseguire un livello di conoscenza e utilizzo più consapevole. La formazione potrebbe, inoltre, aiutare a superare il pregiudizio di coloro che

Jeep
NUOVA JEEP COMPASS
 PLUG-IN HYBRID
 SALI A BORDO PER LA TUA PROSSIMA AVVENTURA
 SCOPRI DI PIÙ

Powered by noicomprimauto.it

TESTMOTORI360

BMW R 1200 GS Model Year 2017, regina incontrastata
 ★★★★★

Nuova Ford Fiesta, una top level nella Classe B
 ★★★★★

aaa

ITINERARI

Alla scoperta delle Langhe, dei suoi piaceri, delle sue bellezze e non solo

RETROSPETTIVE & AUTOMOBILIA

Il "Decreto targhe storiche" pubblicato in Gazzetta Ufficiale

Grande successo a Goodwood per l'asta Bonhams

ACCESSORI & TUNING

Nuovo Firestone Firehawk Sport: potenza e sicurezza

NUOVA PEUGEOT e-208
 100% ELETTRICA
 LIBERO DI CIRCOLARE SEMPRE
 SCOPRI DI PIÙ

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

considerano le tecnologie di guida assistita o autonoma dei semplici optional che rendono l'auto più «moderna», invece che sistemi che possono salvare la vita degli occupanti dell'auto, di pedoni e ciclisti.

| Parteciperebbe a un corso di formazione sull'utilizzo dei sistemi di assistenza alla guida (ADAS)? | % |
|--|--------------|
| Si | 44,1% |
| No | 26,9% |
| Non so | 29,0% |
| Totale | 100% |

Aggiornare corsi ed esami per la patente

L'auto di domani sarà guidata dagli automobilisti di domani: fondamentale, dunque, **aggiornare** i programmi di esame per i giovani che si abilitano alla guida. Tali programmi, infatti, sono ancorati alle auto di ieri, mentre – secondo la **Fondazione Caracciolo** – dovrebbero includere gli elementi di innovazione già presenti oggi sia in materia di guida assistita e autonoma che di nuovi vettori energetici. Una valutazione condivisa anche dal 77% del campione che ha risposto al questionario, concorda sul fatto che i corsi per la patente di guida dovrebbero essere integrati con informazioni sull'uso degli ADAS.

L'energia che muove l'auto di domani deve essere green

L'energia pulita, necessaria perché l'auto elettrica possa dirsi veramente a «**zero emissioni**» in **tutto il suo ciclo di vita**, già oggi non copre il 50% del fabbisogno della mobilità e non riuscirà a soddisfare domani la domanda crescente, richiedendo l'impiego combinato di fonti pulite e fonti fossili tradizionali. I benefici legati all'uso di alcune soluzioni zero emissive ma altamente «energivore» – come l'**idrogeno** (specie se verde) o gli **e-fuel** – rischiano di **peggiore il mix energetico** di altri settori.

Oltre a **promuovere lo sviluppo di fonti rinnovabili**, risulta fondamentale comprendere il **dispendio energetico** delle diverse soluzioni disponibili. Secondo le elaborazioni contenute nello studio, **l'auto elettrica** risulta una tecnologia energeticamente molto conveniente, con un consumo di 14,5 kWh ogni 100 km, ma l'**HVO da UCOs** (**carburanti basso emissivi** derivanti da scarti agricoli o alimentari) appare altrettanto efficiente, con un **consumo inferiore**, pari a 10,09 kWh ogni 100 km. Particolarmente **energivori** risultano invece gli **e-fuel**, che presentano un consumo di 156,8 kWh ogni 100 km, un **valore 15 volte più elevato** rispetto al precedente.

| Alimentazione | Consumi veicoli | Dispendio energetico WTW* (kWh/100 km) |
|--------------------------------------|-----------------|--|
| Elettrico | 6,9 km/kWh | 14,5 |
| Idrogeno verde (per FCEV) | 100 km/kg | 70,19 |
| HVO (da UCOs) | 18,5 km/l | 10,09 |
| HVO (da colture) | 18,5 km/l | 101,46 |
| e-diesel (con idrogeno verde) | 18,5 km/l | 156,86 |

Tabella 27 Dispendio energetico in kWh/100 km per veicoli con diverse alimentazioni "dal pozzo alla ruota"⁴¹ (*WTW: Well To Wheel)

85% degli italiani continuerà a comprare benzina o diesel nei prossimi 10 anni

Tra le criticità che limitano la diffusione dei veicoli elettrici, la più rilevante è rappresentata dai **tempi di rinnovo del parco circolante**, rinnovo che si compie nell'arco di più decenni. L'analisi dei dati storici delle radiazioni per fascia d'età dimostra, infatti, come oltre un quarto dei **veicoli radiati** abbia un'età compresa **tra i 10 e i 15 anni** e la quota più elevata di radiazioni sul totale radiato riguarda i veicoli della fascia 15-20 anni. Per queste ragioni, l'aumento significativo nelle vendite di veicoli elettrici e ibridi (in parte indotto dalla generosa politica di incentivi pubblici degli ultimi anni) ha effetti quasi impercettibili sul parco.

| Per la Sua prossima auto, selezionare il tipo di alimentazione del veicolo che crede sceglierà al momento dell'acquisto | % |
|---|--------------|
| Benzina | 14,4 |
| Diesel | 13,5 |
| Elettricità | 14,0 |
| GPL | 7,9 |
| Ibrida benzina | 30,8 |
| Ibrida diesel | 11,0 |
| Ibrida Plug-in | 6,8 |
| Metano | 1,6 |
| Tot | 100,0 |

Tabella 23 Intenzioni d'acquisto di un'auto per alimentazione, secondo le dichiarazioni dei rispondenti all'indagine (Fondazione Caracciolo, 2023)

Al 31 dicembre 2022, infatti, questi veicoli rappresentavano lo 0,4% del parco circolante. Una criticità confermata dalle risposte fornite dal campione intervistato: la stragrande maggioranza – **85%** – ritiene che, per i prossimi 10 anni, **continuerà ad acquistare auto termiche o ibride**, mentre solo il 14% pensa all'acquisto di un'auto **elettrica**.

| Quali sono i fattori che la portano (porterebbero) a utilizzare le auto elettriche? | | | | | |
|--|--------------------------|---------------|---------------------------------|-----------|----------------------|
| | Fortemente in disaccordo | In disaccordo | Né in accordo, né in disaccordo | D'accordo | Fortemente d'accordo |
| Le prestazioni | 18,2% | 14,3% | 35,8% | 23,2% | 8,5% |
| La sicurezza | 15,4% | 11,5% | 36,7% | 25,2% | 11,2% |
| Il ridotto impatto ambientale | 17,7% | 10,5% | 19,5% | 29,7% | 22,6% |
| Il piacere alla guida | 17,1% | 13,5% | 36,5% | 22,7% | 10,2% |
| I minori costi nel lungo periodo | 18,2% | 15,3% | 28,0% | 25,1% | 13,3% |
| Il consiglio delle altre persone | 29,6% | 22,8% | 38,5% | 7,5% | 1,7% |
| La semplicità di manutenzione e gestione | 16,7% | 14,3% | 31,2% | 27,4% | 10,4% |
| La presenza di stazioni per ricaricare l'auto nella mia città o nei luoghi che frequento | 27,9% | 15,9% | 19,2% | 19,7% | 17,3% |
| I vantaggi che le istituzioni offrono per chi usa un'auto elettrica (es., parcheggio gratuito) | 17,4% | 12,6% | 27,2% | 29,4% | 13,5% |

Tabella 22 Fattori che influenzano positivamente la scelta di un'auto elettrica (indagine Fondazione Caracciolo, 2023)

Leasing sociale: una misura concreta ed immediatamente perseguibile

Per almeno un trentennio, la percentuale di veicoli termici datati che circolerà sulle nostre strade resterà significativa. Oggi, il prezzo di un veicolo elettrico a batteria è più che doppio rispetto a quello di un veicolo termico, cosa che – secondo il campione intervistato – rappresenta un freno alle politiche complessive di rinnovo del parco. Per **ridurre, entro il 2050, le emissioni inquinanti** si rendono **opportuni incentivi economici all'acquisto** di modelli di bassa gamma (termici, ibridi o elettrici), purché ecologici, indirizzati soprattutto alle categorie meno abbienti. Seguendo l'esempio francese, potrebbe essere attivato un **leasing «sociale»** da parte dello Stato, con facoltà per le famiglie a minor reddito di **usufruire** da subito di **un'auto più sostenibile**, tramite il pagamento di un modesto **canone mensile** e la possibilità di «**riscattare**» il mezzo con una **rata finale**.

| | 2019 | | 2021 | | 2022 | |
|-----------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|
| | Immatricolato | Parco circolante | Immatricolato | Parco circolante | Immatricolato | Parco circolante |
| BENZINA | 45,66% | 45,96% | 31,72% | 44,71% | 28,19% | 43,99% |
| BENZINA E GAS LIQUIDO | 7,02% | 6,51% | 7,12% | 6,99% | 8,87% | 7,21% |
| BENZINA E METANO | 1,97% | 2,44% | 2,09% | 2,47% | 0,05% | 2,56% |
| GASOLIO | 40,03% | 44,17% | 22,66% | 42,92% | 19,58% | 42,10% |
| ELETTRICITÀ | 0,54% | 0,06% | 4,55% | 0,30% | 3,70% | 0,39% |
| IBRIDO BENZINA | 4,08% | 0,80% | 27,96% | 2,33% | 34,23% | 3,44% |
| IBRIDO GASOLIO | 0,69% | 0,05% | 3,90% | 0,26% | 4,67% | 0,43% |
| NON DEFINITO | 0,01% | 0,01% | 0,00% | 0,02% | 0,00% | 0,01% |
| TOTALE (val %) | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% |
| TOTALE (val assoluti) | 1.949.554 | 39.545.232 | 1.519.936 | 39.822.723 | 1.335.690 | 40.213.061 |

Tabella 16 Immatricolato e Parco veicolare autoveicoli per alimentazione. Anni 2019, 2021 e 2022 (val. %) (Fonte: ACI)

▣ Sticchi Damiani: “azioni coordinate in una politica di lungo periodo”



“La mobilità di domani – ha dichiarato il **Presidente dell'ACI, Angelo Sticchi Damiani**, in apertura dei lavori della Conferenza del Traffico – sarà un ecosistema complesso. Per arrivarci, occorre lavorare oggi su un insieme di criticità che richiedono un sistema integrato di azioni, coordinate da una politica di lungo periodo che favorisca l'evoluzione tecnologica dei veicoli, l'ammodernamento delle infrastrutture stradali ed energetiche, l'adeguamento della normativa e la diffusione di una nuova cultura della mobilità responsabile e sostenibile per tutti”.

▣ **Giuseppina Fusco: “serve un approccio realistico e tecnologicamente neutro”**

Secondo **Giuseppina Fusco, Presidente della Fondazione Caracciolo e Vice-Presidente ACI**, “Per tradurre in politiche concrete e razionali gli scenari virtuosi prefigurati nei programmi, è necessario mantenere un «approccio realistico e tecnologicamente neutro», che tenga conto degli importanti traguardi raggiunti dalla nostra industria, in virtù dell'ingegno e degli investimenti in ricerca e sviluppo che l'Italia ha portato avanti in questi anni. Un significativo contributo alla decarbonizzazione della mobilità può derivare dai biocarburanti avanzati, già utilizzabili nei veicoli in circolazione, che offrono livelli emissivi analoghi a quelli dei veicoli elettrici e consumi energetici addirittura inferiori. Senza contare i benefici in termini di economia circolare”.

▣ **Matteo Salvini: “interessante il leasing sociale, ma non sia auto di cittadinanza”**



“La sicurezza stradale è uno dei primi cantieri che abbiamo avviato – ha sottolineato il **Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Matteo Salvini**, intervenendo alla Conferenza del Traffico e della Circolazione organizzata dall'ACI – e in questi giorni il testo definitivo è all'esame della Commissione Trasporti della Camera, con scadenza per gli emendamenti la prossima settimana. Conto che entro l'inizio del prossimo anno sia norma di legge, con tutto quel che ne consegue, a cominciare dall'alcol-lock per i recidivi della guida in stato di ebbrezza e la sospensione breve della patente”.

Salvini mostra grande interesse per la proposta di «leasing sociale» avanzata dall'ACI tanto da affermare che “il principio è sacrosanto e il progetto va approfondito, ma vedendo l'uso e l'abuso di certi

strumenti in Italia, va scongiurata ogni sorta di «auto di cittadinanza» o «bonus» senza senso come quello delle facciate degli edifici».

Confronto sinergico tra i player della mobilità

Oltre a coinvolgere le Istituzioni pubbliche, ACI ha sempre previsto un **tavolo tecnico** nella Conferenza del Traffico per stimolare la sinergia tra i principali interlocutori del settore della mobilità.



In questa edizione sono stati ad intervenire **11 soggetti**: **Omar Imberti**, Head of Sales ABB EMobility; **Fabrizia Vigo**, Responsabile Relazioni Istituzionali, coordinamento Gruppo Costruttori Anfia; **Gianluigi Iacobone**, Direttore studi e strategie e CEO Office - Autostrade per l'Italia; **Andrea Arzà**, Presidente Assogasliquidi; **Maurizia Bagnato**, Sales and Innovation Director Bosch Mobility; **Giuseppe Ricci**, Direttore Generale Energy Evolution Eni; **Francesco Naso**, Segretario Generale Motus-E; **Andrea Ricci**, Director Greenture Snam; **Giovanni Murano**, Presidente Unem; **Andrea Cardinali**, Direttore Generale Unrae; **Rossella Sebastiani**, Dirigente Responsabile servizio auto ANIA.

[Tony Colomba]

▣ Per approfondimenti

► La sintesi dello studio:

<https://fondazionecaracciolo.aci.it/app/uploads/2023/11/Summary-Auto-di-domani.pdf>

► Lo studio completo:

<https://fondazionecaracciolo.aci.it/app/uploads/2023/11/AUTO-DI-DOMANI.pdf>

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

**PRONTO ALLA PERFORMANCE
E AL RISPARMIO**

**RICEVI 20€ DI RIMBORSO
PER OGNI DURAVIS R002 ACQUISTATO**

**DURAVIS
R002**

SCOPRI DI PIÙ

MENU

PneusNews.it
rivista online sul mondo dei pneumatici

✉ f 📞 in 🐦 🔍

CAR SERVICE by PNEUSNEWS



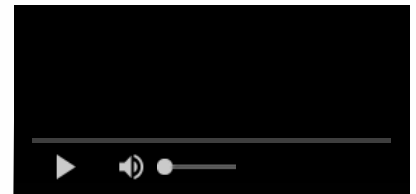
Volumi di fatturato B2B e B2C in Italia

- Il commercio elettronico B2B è cresciuto dell'3% tra 2021 e 2022.
- Questa crescita segue anni di forte incremento di questo tipo di scambi.
- Il mercato e-commerce B2C cresce del 20% nel 2022, con grandi variazioni di mix di acquisto tra beni e servizi.

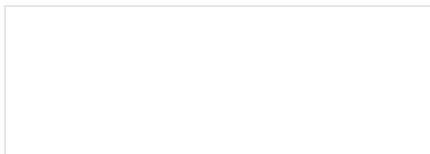
Evoluzione dell'e-commerce B2B



Gli acquisti e-commerce B2C



E-Commerce e Aftermarket: come evolvono gli acquisti online di automobilisti e ricambisti



Ricevi la newsletter

OTR by PNEUSNEWS

clicca qui

E' stata presentata 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.

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

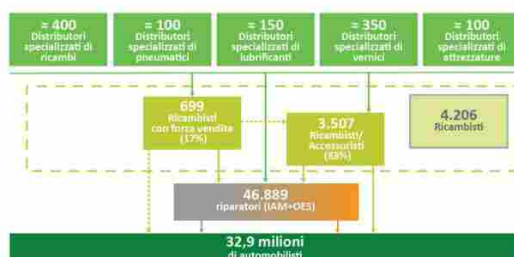
Interviewing), che hanno coinvolto **304 ricambisti** (109 con forza vendita e 195 ricambisti/accessoristi), e interviste CAWI (Computer Assisted Web Interview), con profilazione definita in base al metodo GiPA, a **16.000 automobilisti** di cui 4.005 hanno svolto attività in fai da te e quindi potenziali 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.



Gli operatori della distribuzione indipendente

Universo complesso, numeroso e competitivo, nel quale i 4.206 Ricambisti occupano un ruolo da «intermediari».

Degli oltre 1.100 Distributori, poco più di 400 (di varie dimensioni) sono specializzati in ricambi.



Al saluto istituzionale di Davide Sassetti, Responsabile Area Mercato-Web di ANFIA-Aftermarket, ha fatto seguito l'intervento di Marc Aguetaz, 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) e 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 a 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”.

Polimerica

Attualità e notizie dal mondo della plastica

Trasforma la plastica mista

HOT TOPIC | **Speciale Plast 2023** Coripet PVC direttiva imballaggi PEF NatureWorks riciclo chimico Ineos compositi rpet Schede azienda cerca area riservata

HOME **FINANZA E MERCATI** TECNOLOGIE MATERIE PRIME AMBIENTE RICERCA E FORMAZIONE APPUNTAMENTI VIDEO BLOG

In questa sezione: **Economia** • Uomini e Aziende • Leggi e norme • Lavoro

In Prima Pagina

Reju nasce per riciclare poliestere dai tessuti

Caminoli imprenditore dell'anno per l'innovazione

Nuovo impianto europeo per film barriera

Novembre conferma la ripresa dell'auto

Le immatricolazioni in Italia sono cresciute nei primi undici mesi dell'anno del 20% rispetto al 2022.

4 dicembre 2023 08:48

La ripresa delle **immatricolazioni** di autovetture in **Italia** si conferma anche a **novembre**, con 139.278 unità, il **16,2%** in più rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.

Nei **primi undici mesi**, il cumulato sale così a **1.455.271** veicoli immatricolati, con una crescita del **+20,1%** rispetto a gennaio-novembre 2022 (1.211.808 unità). Resta, però, ancora un'importante gap dal colmare rispetto ai livelli **pre-covid**, in particolare con i primi undici mesi del 2019 (**-18%**), pari a circa 321.000 autovetture in meno.



Secondo **Anfia**, che rappresenta la filiera automotive italiana, il **2023** si chiuderà con circa **1.580.000** immatricolazioni complessive, in crescita di quasi il **+20%** rispetto al 2022.

© Polimerica - Riproduzione riservata

Numero di letture: 72

Anfia automotive immatricolazioni

Condividi questo articolo su

Stampa questo articolo

Lasticfinder
Motore di scambio di risorse plastiche

Trova l'affare ▶

| | | |
|--|------------------|---|
| Polimero PA11 RILSAN | 6,20 €/Kg | prodotto ▶ Vai al prodotto ▶ |
| Polimero ABS ABS MACINATO FLOREALE | 0,84 €/Kg | Vai al prodotto ▶ |

Lasticfinder
Motore di scambio di risorse plastiche

| | | | | | |
|--|------------------|--------------------------------|------------------|----------------------------------|------------------|
| Polimero PE-LLD / LLDPE R PE LLDPE NEUTRO-LLDPE | 1,02 €/Kg | Polimero PA11 RILSAN | 6,20 €/Kg | Polimero ASA ASA LI965 | 2,05 €/Kg |
|--|------------------|--------------------------------|------------------|----------------------------------|------------------|



LEGGI ANCHE

- Acquisizione in Asia per Arkema
- Auto, rialzo a due cifre anche in ottobre
- A Mitsubishi Chemical il 100% di CPC
- Solvay produrrà PVDF per batterie in Nord America
- Trelleborg cede impianto nella Repubblica Ceca
- Pannelli carrozzeria in PMMA e gomma

SCHEDE AZIENDE

Binova Srl

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

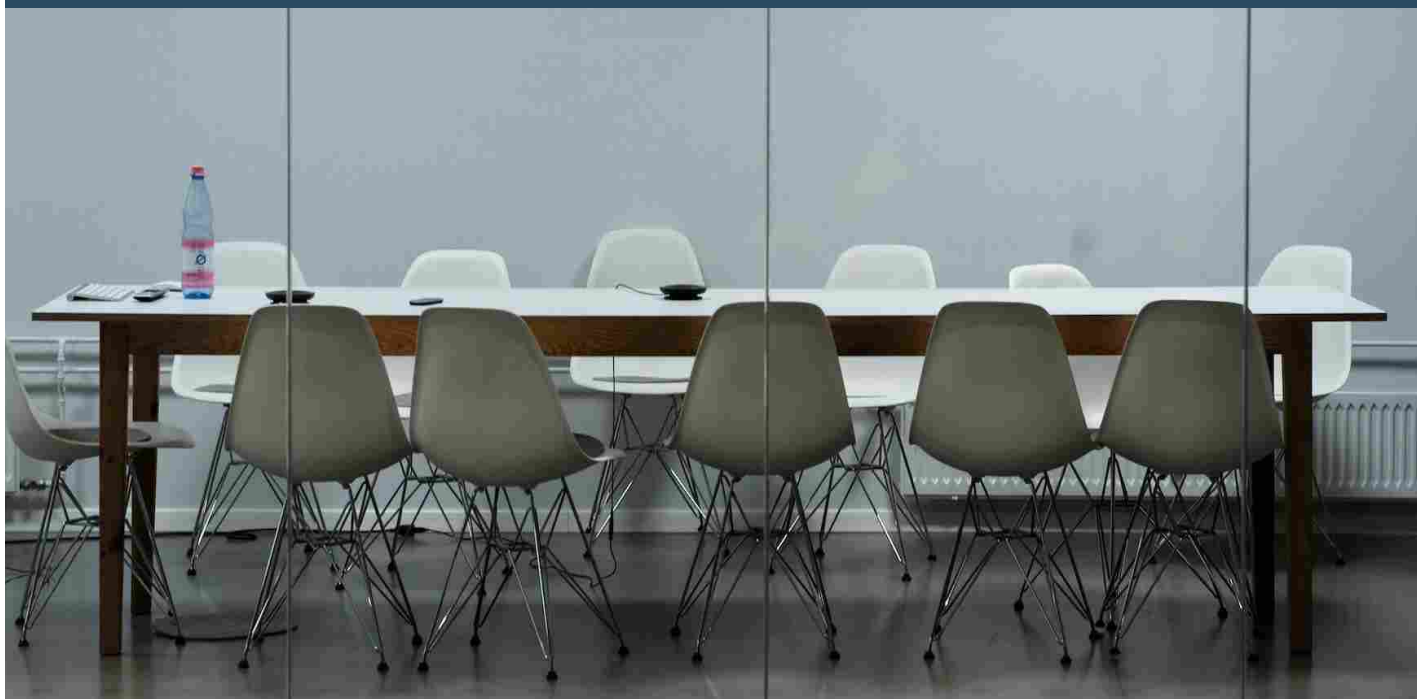
089849

ENERGIA

ARGOMENTI

SOTTO LA LENTE

RICERCA



4 Dicembre 2023

Tavolo Sviluppo Automotive: la rincorsa all'elettrico di Stellantis

di G.B. Zorzoli



Il 6 dicembre si riunirà per la prima volta il Tavolo Sviluppo Automotive istituito dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT) d'intesa con Stellantis. L'obiettivo è favorire la rincorsa di Stellantis e dell'Italia nel settore dell'auto elettrica. 2 le condizioni poste dal Gruppo automobilistico.

Il 6 dicembre, al Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT) si riunirà per la prima volta il *Tavolo Sviluppo Automotive*, istituito d'intesa con Stellantis, con l'obiettivo di "aumentare i livelli produttivi negli stabilimenti italiani, consolidare i centri di ingegneria e ricerca, investire su modelli innovativi, riqualificare le competenze dei lavoratori e sostenere la riconversione della componentistica".

Da parte del ministro Urso è la realistica presa d'atto che, per rendere di nuovo competitiva la produzione annua d'auto in Italia, innalzandola alla soglia minima di un milione di veicoli, vanno condivise le strategie industriali di Stellantis, visto che la fusione, formalmente alla pari, tra FCA e la francese PSA si è di fatto tradotta nell'incorporazione della prima nella seconda (per approfondire si veda GB Zorzoli *Per una riconversione eterodiretta dell'industria automotive* pubblicato su *ENERGIA 2.22*).

Nell'accordo tra i due gruppi venne infatti stabilito che nel CdA di Stellantis al numero uguale di consiglieri nominati dalle due parti si aggiungesse quello dell'amministratore delegato, designato dai francesi, che in sol colpo ottennero la maggioranza nel CdA e ampi poteri nella gestione del nuovo gruppo automobilistico.

Dalla FIAT a Stellantis: cronaca del ritardo italiano nell'auto elettrica

Peraltro, si trattò di una conclusione inevitabile, dopo che negli anni '90, sotto la guida di Romiti, in Fiat venne data priorità alle operazioni finanziarie a scapito degli investimenti produttivi; scelta contrastata da Vittorio Ghidella, allora responsabile del settore auto, provocandone il licenziamento.

La "diversificazione" della Fiat continuò imperterrita, anche con lo spericolato ingresso nell'azionariato della moribonda Montedison, finché nei primi anni 2000 arrivò la resa dei conti, con il classico intervento delle banche a evitarne il fallimento e il successivo risanamento, affidato a Marchionne, che genialmente lo realizzò con la fusione di due aziende in crisi - Fiat e Chrysler - in FCA.

Grazie alla presenza sui mercati americano ed europeo e al successo commerciale delle jeep, FCA poteva interessare qualche importante casa automobilistica; unico sbocco possibile, visto che la destinazione prioritaria delle risorse finanziarie al risanamento aveva impedito di dedicarne il volume richiesto per l'adeguamento tecnologico all'evoluzione dei mercati (per una più approfondita ricostruzione si veda *Dalla FIAT a Stellantis: cronaca del ritardo italiano nell'auto elettrica*).

Le 2 condizioni di Stellantis

Stellantis ha però accompagnato la notizia del varo del *Tavolo Sviluppo Automotive con una dichiarazione all'Ansa*, in cui, oltre a un'accettabile formulazione della normativa Euro 7, poneva due condizioni alla concreta attuazione degli obiettivi assegnati al Tavolo:

- efficaci incentivi ai veicoli elettrici e un'adeguata rete di ricarica;
- un livello del costo dell'energia che garantisca la competitività industriale di Stellantis e dei fornitori italiani.

Se le due condizioni saranno soddisfatte, le trasformazioni tecnologiche e manageriali previste per le fabbriche italiane di Stellantis avranno un forte impatto sull'indotto auto del nostro Paese. Si dovrà riconvertire gran parte della produzione nel settore della componentistica, oggi formato per circa il 60% da aziende piccole (10-49 persone) e addirittura micro (< 10 persone), e dove i modelli di governance sono per il 48% di tipo familiare. Un'analoga riconversione sarà richiesta per molti dei 275.000 lavoratori.

Insieme al MIMIT e a Stellantis, alle altre aziende, alle Regioni che ospitano attività nell'automotive, ai sindacati e all'Anfia, tutti chiamati a partecipare al Tavolo Sviluppo Automotive, spetterà il compito complesso e delicato di accompagnare la trasformazione produttiva, manageriale, professionale dell'indotto, individuando tempestivamente le misure realisticamente fattibili per la sua implementazione, con l'obiettivo di minimizzare le perdite di attività produttive e di posti di lavoro.

Portare a buon fine una mission di questa portata richiederà un largo consenso sia dei soggetti attivi nell'automotive, sia del mondo politico ed economico.

Non rappresenta quindi un buon auspicio quanto affermato dal ministro dei Trasporti Salvini il 22 novembre nel suo intervento al forum di Confrasperto. "Il futuro della mobilità sulle strade solo elettrico è una follia, è una sciocchezza ambientale, economica e sociale", poiché servono tutti i sistemi, Gpl, idrogeno, biocarburanti, e non si può fare finta che nei prossimi anni si possa fare tranquillamente a meno del gas piuttosto che del gasolio.

Come tutte le formule semplici in risposta a problemi complessi, purtroppo la parte virgolettata sarà quella con la massima circolazione sui social media, trovando facile ascolto da parte di chi, in primis imprenditori e lavoratori dell'automotive, deve confrontarsi con un per ora incerto futuro del settore.

GB Zorzoli è membro del Comitato Scientifico di ENERGIA

Potrebbero interessarti anche