



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 17 al 23 settembre

Torino, 27 settembre 2024

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
1+7	La Repubblica - Ed. Torino	20/09/2024	<i>Affari d'oro per chi vende ricambi (M.Sciullo)</i>	2
1+9/11	La Repubblica - Ed. Torino	20/09/2024	<i>Torino Auto-Frenata d'agosto crolla il numero di vetture immatricolate (M.Sciullo)</i>	4
9+11	La Repubblica - Ed. Torino	20/09/2024	<i>Torino Auto-I modelli elettrici fermi al palo</i>	8
	Sicuraauto.it	20/09/2024	<i>Autopromotec Talks: al via gli incontri tematici sull'Automotive</i>	9
	Sicuraauto.it	20/09/2024	<i>Mercato auto Europa: -16,5%, con sole 756 mila immatricolazioni</i>	13
	Sicuraauto.it	20/09/2024	<i>Ricambi auto: il 40% di aziende stimano aumenti di fatturato nel 2024</i>	17
	Siderweb.com	20/09/2024	<i>Auto, il mercato europeo crolla ad agosto - Lo scorso mese l'immatricolato a -16,5%. Anfia: «L'incer</i>	22
	Inforicambi.it	20/09/2024	<i>Auto elettriche, in Europa crollano le vendite</i>	23
	VieTrasportiWeb.com	20/09/2024	<i>Anfia: luglio negativo per gli autocarri, positivo per veicoli trainati e autobus</i>	25
21	Il Messaggero	21/09/2024	<i>Automotive, piano del governo per rivedere i target green Ue (G.Andreoli)</i>	27
	Ilmessaggero.it	21/09/2024	<i>Automotive, piano del governo per rivedere i target green Ue. Lo stop alle auto a benzina nel 2035 p</i>	28
	Rainews.it	21/09/2024	<i>Stellantis, sindacati verso la mobilitazione nazionale</i>	29
	Mediatrends.it	21/09/2024	<i>Assemblea Pubblica Federacciai</i>	31
25+29	Il Mattino - Ed. Benevento	22/09/2024	<i>Ricambi auto, ecco il "tesoretto" sannita</i>	33
	Borsaitaliana.it	22/09/2024	<i>Auto: solo il 5% dell'aftermarket si sta riconvertendo all'elettrico</i>	35
40	L'Economia (Corriere della Sera)	23/09/2024	<i>Ricambi, un business da 28 miliardi (L.Torri)</i>	36
	Italiaeconomy.it	23/09/2024	<i>Aftermarket auto: riconversione all'elettrico</i>	37
	Siderweb.com	23/09/2024	<i>Federacciai, il 26 settembre lassemblea annuale</i>	40
	Siderweb.com	23/09/2024	<i>Federacciai, il 26 settembre l'assemblea annuale - Previsti gli interventi dei ministri Bernini e Pi</i>	42
	Byinnovation.eu	23/09/2024	<i>Conclusa Next Generation Mobility 2024</i>	43
14/24	Parts Truck	01/10/2024	<i>Economia verso la normalita'</i>	46
26/32	Parts Truck	01/10/2024	<i>Barometro Aftermarket</i>	54



Controtendenza

Affari d'oro per chi vende ricambi

di Massimiliano Sciuolo

● a pagina 7

LA TENDENZA

Auto nuova? No, riparata La crisi delle vendite fa volare il settore ricambi

di Massimiliano Sciuolo

L'altra faccia di una stessa medaglia, anche se forgiata di un metallo fragile. L'aftermarket rappresenta in questo periodo storico l'isola felice dell'automotive. In un'era in cui la vendita di vetture nuove sembra ferma al palo, soprattutto se si parla di elettrico, ecco che alla ribalta emerge quella filiera che invece si occupa di ricambi, di manutenzione, di sostituzioni di parti in veicoli già circolanti.

Lo rivela l'ultima ricerca effettuata dal Centro Studi Tagliacarne, che quantifica in 28,1 miliardi di euro il valore di un settore che, su scala nazionale, occupa 400mila persone ed esporta per il 46,4%. In questo mondo, il 41% prevede un andamento di crescita del fatturato e il 27% prevede addirittura di aumentare l'occupazione.

E in questo universo, Torino e il Piemonte recitano due ruoli piuttosto centrali (e dunque partecipano all'ottimismo congiunturale). Basta pensare che il Piemonte è quarto a livello nazionale per valore prodotto: 3,6 miliardi che si piazzano alle spalle solo di Lombardia (8 miliardi) e delle

ben più vicine, come percentuale, Veneto ed Emilia-Romagna (3,7). Classifica che si ribalta, però, se si considera l'incidenza del valore aggiunto sul totale regionale: il Piemonte balza in testa con il 2,8%, davanti a Emilia-Romagna e Veneto. Gli addetti sono 47.383.

A livello provinciale, invece, Torino si piazza al secondo posto: con quasi 30mila addetti, il peso è del 3,4% sul totale dell'economia provinciale, come accade anche a Modena e Vincenza. Prima, da sola, la provincia di Pesaro-Urbino.

«In un momento di grande e urgente trasformazione per il settore dell'automotive - commenta Dario Gallina, presidente della Camera di Commercio di Torino - l'aftermarket sembra seguire dinamiche diverse. Da un lato può mantenere le strategie correnti, potendo ipotizzare un mercato stabile ancora per diversi anni (il parco auto circolante, ndr), ma allo stesso tempo è chiamato comunque a evolversi e a investire in digitale e tecnologie green per rimanere competitivo».

Concorda Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia: «Il comparto dell'aftermarket inter-

setta più lentamente i cambiamenti rispetto alla componentistica di primo impianto. Ma col tempo bisognerà prestare attenzione anche in questo campo all'evoluzione tecnologica del veicolo». In soli cinque anni, aggiunge Giorda, «è cambiato radicalmente il nostro mondo, ma bisogna tenere presente anche ciò che sta accadendo in Germania: una crisi che, se diventasse prolungata, metterebbe in difficoltà molte nostre aziende. Allo stesso modo, è chiaro che l'elettrico non sta andando ai ritmi che si erano immaginati e bisogna pensare a qualche modifica rispetto al percorso delineato dall'Unione europea».

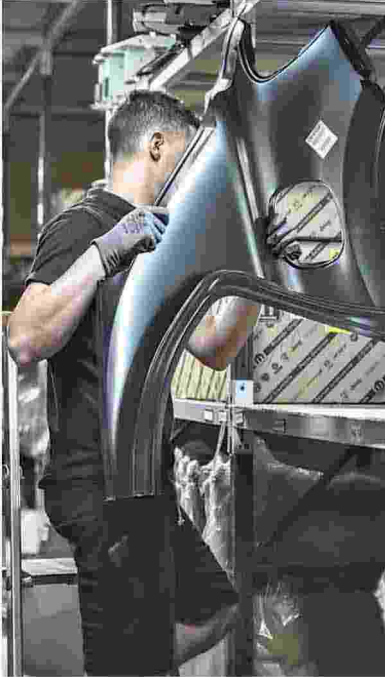
Intanto le aziende dell'aftermarket restano alla finestra: oltre il 77% non ha intrapreso alcuna iniziativa di adeguamento all'elettrico e solo il 5,4% si sta già riconvertendo alle nuove motorizzazioni. Il restante 17,2% è infine intenzionato a spostarsi verso altri mercati.

Non fa eccezione il settore ricambi, invece, per quanto riguarda i problemi a reperire personale adatto alle proprie necessità. In particolare, si fa fatica a trovare operai e tecnici specializ-



zati (richiesti dal 72,5% delle imprese, ma con il 60% che segnala difficoltà) e ingegneri (37% delle richieste e 53% di difficoltà).

In Piemonte il settore vale 3,6 miliardi ma un'azienda su quattro prevede altra crescita Difficoltà nel trovare addetti: ora sono 50mila



▲ **Cercansi operai (e ingegneri)**
Un addetto in un magazzino ricambi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Speciale Auto



Frenata d'agosto crolla il numero di vetture immatricolate

Ancora in frenata, su tutte e quattro le ruote. Il mondo dell'automobile non accenna a dare segnali di ripresa nel corso del mese di agosto. La conferma arriva dalle ultime elaborazioni da parte di Anfia sui dati del ministero dei Trasporti. Nel corso dell'ottavo mese dell'anno, infatti, in Piemonte sono state immatricolate soltanto 5443 vetture, andando quasi a dimezzare il risultato che era stato ottenuto in occasione dello stesso mese dell'anno precedente, quando il conteggio era arrivato a quota 9043 esemplari.

Crollano le immatricolazioni di vetture elettriche, ma anche di mezzi a benzina o a gasolio. Le uniche che si difendono sono le auto ibride.

● da pagina 10 a pagina 15



IL MERCATO

L'auto nuova può attendere

Immatricolazione in brusca frenata ad agosto: tengono solo gli acquisti da parte dai privati, non quelli delle aziende. Ma il 2024 è ancora positivo

di **Massimiliano Sciuolo** • alle pagine 10 e 11

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



IL MERCATO

Frenata di agosto l'acquisto dell'auto può attendere

Immatricolazioni in netto calo rispetto a un anno fa, tra gli acquirenti tengono i privati, male aziende e noleggi. Ma il 2024 resta positivo

di Massimiliano Sciuolo

Ancora in frenata, su tutte e quattro le ruote. Il mondo dell'automobile non accenna a dare segnali di ripresa nel corso del mese di agosto. La conferma arriva dalle ultime elaborazioni da parte di Anfia sui dati del ministero dei Trasporti. Nel corso dell'ottavo mese dell'anno, infatti, in Piemonte sono state immatricolate soltanto 5443 vetture, andando quasi a dimezzare il risultato che era stato ottenuto in occasione dello stesso mese dell'anno precedente, quando il conteggio era arrivato a quota 9043 esemplari.

Un risultato che non stupisce in questo periodo storico. Ma che anzi va a corroborare quella sensazione di immobilismo che tutto il mercato dell'automobile sta vivendo in questi ultimi tempi e che finisce per interessare anche i volumi produttivi di un leader del settore come Stellantis, che sta scegliendo sempre più frequentemente la strada della cassa integrazione per lo stabilimento di Mirafiori. In attesa di tempi migliori (dal punto di vista della domanda) non solo per le Maserati, ma anche per le 500 Bev. Il modello che fino a qualche mese fa aveva invece garantito un certo impulso.

Nessun territorio della regione si sottrae a questo calo, a cominciare da Torino e provincia: nel giro di un anno le immatricolazioni sono letteralmente crollate da 6508 vetture messe su strada a 3240. Male anche gli altri territori, anche se con valori assoluti meno evidenti: Cuneo passa da 832 a 690, così come Alessandria (che cala da 520 a 422) e Novara, che insieme alla sua provincia scende da 457 a 398. Numeri ancora più bassi per le altre province piemontesi. Asti tiene, ma scende da 212 a 194, Biella da 183 a 177, Vercelli da 177 a 151. L'unica che va controcorrente

è la provincia del Verbano Cusio Ossola, che rispetto ai 154 mezzi immatricolati lo scorso mese di agosto si issa fino a quota 171.

Il calo di agosto, tuttavia, non impedisce all'anno 2024 di fare meglio, fin qui, rispetto all'andamento dell'anno precedente: facendo la somma di tutti e gli otto i mesi trascorsi il totale arriva a 116.220 vetture immatricolate, mentre il risultato precedente si era fermato poco sopra la soglia dei 96mila esemplari (96.099).

Ancora a livello provinciale, poi, Torino segue la tendenza regionale e, anzi, la traina: sale infatti da poco meno di 64mila vetture immatricolate tra gennaio e agosto 2023 a oltre quota 83mila il risultato del capoluogo e della sua provincia.

Meno vivace, invece, il contributo di tutte le altre province piemontesi, visto che le variazioni - per quanto algebricamente evidenti - non segnano crescite così importanti e non contribuiscono in maniera fattiva al bilancio totale. Anzi, c'è chi - come la provincia di Cuneo - addirittura deve registrare un peggioramento nelle immatricolazioni. Il risultato della Granda, infatti, passa dalle 10417 unità dei primi otto mesi del 2023 alle 9259 di quest'anno. In lieve crescita gli altri territori: Alessandria sale da 6642 a 7020, così come Asti, che cresce da 2660 a 2874. Freccia in su anche per Biella (che passa da 2430 a 2673) e per Novara, che cresce da 5625 a 6388. Bilancio positivo, infine, anche per il Verbano Cusio Ossola, che passa da 2057 vetture a 2339 e per la provincia di Vercelli, che da 2298 sale a 2580.

Interessanti le variazioni per quanto riguarda le tipologie di clientela che si sono approcciate all'acquisto di un'autovettura in questo ultimo periodo. Nonostante il calo complessivo di agosto, il mondo dei privati registra una sostanziale tenuta, con un calo che si limita da 3929 a 3238 unità. Ben più nette le diminuzioni delle società (che sono scese da 2958 a 1198 immatricolazioni) e il noleggio, che passa da 2761 a 1279. Se invece si analizza l'andamento spalmato sugli otto mesi dell'anno, in maniera cumulativa, i privati sono saliti da poco meno di 50mila unità a 51278. In crescita anche le società, che sono passate da 24863 a 30759. In decisa flessione, invece, il mondo del noleggio che evidentemente accusa una frenata: in questo caso il bilancio scende in maniera piuttosto importante da 59509 a 37300 esemplari messi su strada.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



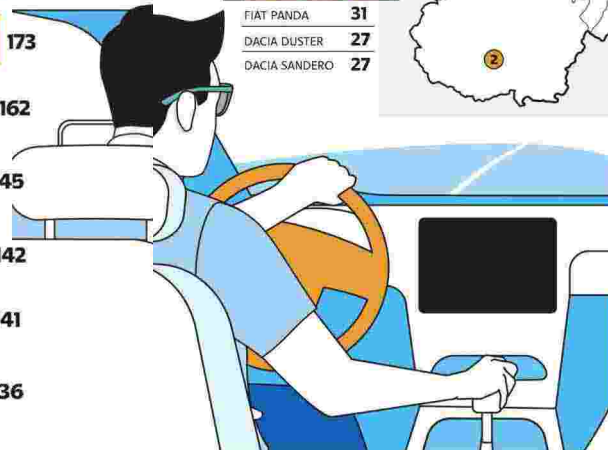
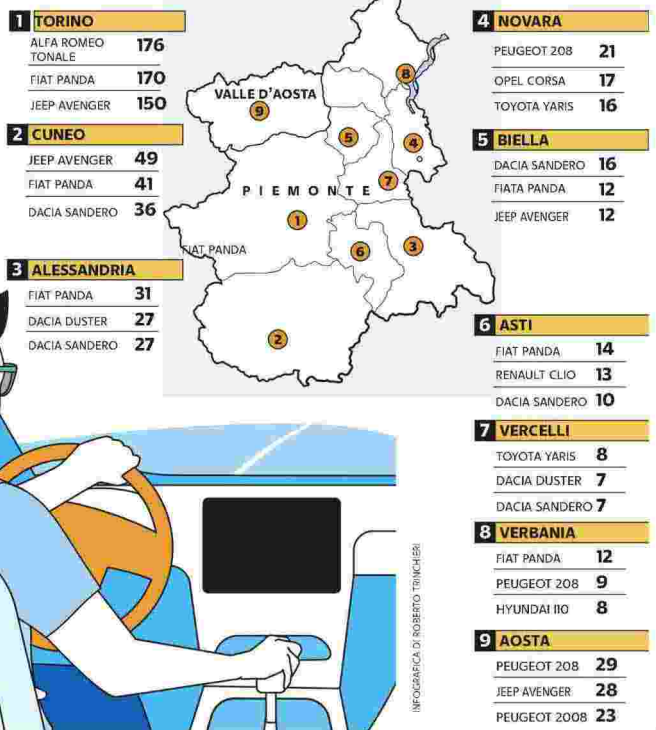
IL MERCATO DELL'AUTO AD AGOSTO
 Vetture immatricolate



LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA



LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA



INFOGRAFICI DI ROBERTO TRINICHERI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The collage shows three pages from the Torino newspaper. The left page features a headline 'Cresce il disagio dei ragazzi ricoveri in aumento del 40%' and 'Chiuso la pizzeria Distrutto dal caso Mara'. The middle page is the 'Torino Auto' supplement, with a headline 'L'auto nuova può attendere' and 'Frenata di agosto l'acquisto dell'auto può attendere'. The right page is 'Torino News', with a headline 'Le vetture elettriche ancora ferme al palo' and an advertisement for 'Nuova Alfa Romeo Juniper'.



I motori

I modelli elettrici fermi al palo

▶ a pagina 11

I motori

Le vetture elettriche ancora ferme al palo

Stiamo vivendo l'inverno dell'auto elettrica. Anche se si tratta di agosto, il mondo "bev" continua ad accusare una crisi difficilissima da superare: le auto alimentate a batteria, almeno in Italia, proprio non vanno. E il Piemonte non fa certo eccezione, con tutto quello che si riverbera sul lato produttivo della questione (vedi le sospensioni a Mirafiori).

I dati di Anfia elaborati sulla base delle rilevazioni del ministero dei Trasporti indicano bene la situazione: ad agosto, all'interno del calo generalizzato di tutte le motorizzazioni, l'elettrico ha fatto un altro passo indietro. Dalle 242 vetture messe su strada lo stesso mese dell'anno precedente si è scesi a 120. Una metà delle quali (61) a Torino. In altre province ci si trova in situazioni a cifra singola: una vera rarità.

Scomparsi anche gli ultimi coraggiosi che si affidavano al metano: nessuna vettura di questo genere è stata immatricolata nel mese di agosto. Mentre le auto a benzina sono scese da 2517 a 1452, quelle a diesel sono calate sotto la soglia psicologica dei mille esemplari: da 1374 a 922. Giù anche le vetture alimentate a Gpl: da 738 si è passati a 543.

Anche le vetture ibride accusano le difficoltà, pur rimanendo quelle più scelte: da 3927 sono scese a

Continua il periodo buio dei modelli a batteria, snobbati soprattutto in provincia. Giù anche diesel e benzina, restano a galla solo le ibride

I numeri

120

Le "bev" di agosto

Il mese scorso in Piemonte sono state immatricolate 120 vetture elettriche (di cui 78 solo nel Torinese) contro le 245 di agosto 2023

2.301

Dominio ibrido

Le auto ibride sono ormai il segmento più venduto: 2.301 ad agosto, in crescita su tutte le province tranne Torino

2301. Calano infine anche le plug in ready (da 242 a 125), mentre il biodiesel continua a non riscuotere alcun riscontro.

La situazione appare leggermente diversa se si prendono in considerazione i primi otto mesi dell'anno. I mezzi a benzina, nel medio periodo, risultano infatti sostanzialmente stabili (perdono una manciata di unità, scendendo da 34.125 a 34.088), mentre i diesel calano in maniera decisamente più netta: perdono quasi 10mila unità e si allineano a quota 18.657. Stabili anche gli ibridi, che da 51.344 scendono a 51.179. Numericamente, sono ormai a presenza più corposa tra quelle messe su strada. In diminuzione più netta il gpl: da 12.205 si è scesi a quota 9570 immatricolazioni, ma anche i mezzi elettrici segnano il basso. Da poco più di quattromila dell'anno scorso si trovano sotto quota 3500.

Per curiosità, nell'arco dell'intero anno risultano soltanto due le vetture immatricolate a biodiesel in tutto il Piemonte: una ad Alessandria e l'altra in provincia di Torino. Destinati infine all'irrilevanza - come conferma lo stesso mese di agosto - le vetture a metano: da 36 sono scese a 23.

— **m.sci.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Dal 25 settembre partono gli Autopromotec Talks incontri tematici con esperti che anticipano la 30° rassegna biennale sull'aftermarket

Share on:



Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

di Redazione  20 Settembre 2024 - 14:54

Nel 2025 si terrà la 30° edizione di Autopromotec, la principale rassegna internazionale di attrezzature per officine e aftermarket. Un evento speciale che si focalizza già ora su importanti temi dell'industria automobilistica discussi durante gli "Autopromotec Talks", un calendario di **incontri con esperti a cui parteciperemo come attenti osservatori** delle dinamiche che raccontiamo [negli apprezzati Aftermarket Report](#) (la 4° edizione sarà presentata il 10 ottobre). Gli Autopromotec Talks saranno un'importante occasione per toccare i temi che saranno protagonisti alla 30ª edizione della biennale Autopromotec, dal 21 al 24 maggio 2025.

IL PRIMO INCONTRO A MILANO: LA SOSTENIBILITÀ AL CENTRO DEL DIBATTITO

Il **primo appuntamento Autopromotec Talks** si terrà il **25 settembre 2024** presso l'Automobile Club di Milano, con **un focus sulla sostenibilità**, un argomento cruciale che ha un impatto profondo sia a livello ambientale che economico. Il 1° talk, dal titolo *"Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto"*, esplorerà il tema andando oltre il semplice concetto di auto elettrica, analizzando **come l'industria stia adottando soluzioni innovative e sostenibili** a vari livelli della produzione e del ciclo di vita dei veicoli.

IL PROGRAMMA DEL PRIMO INCONTRO SULLA SOSTENIBILITÀ

Renzo Servadei, Amministratore Delegato di Autopromotec, interverrà per sottolineare come la sostenibilità non sia solo una questione ambientale, ma anche economica e sociale. L'attenzione verso il risparmio delle risorse, la rigenerazione e l'ottimizzazione dei cicli produttivi sarà al centro della discussione, con esempi concreti di come l'industria stia implementando pratiche circolari ed efficienti. Ecco di seguito quali saranno i talk in programma il **25 settembre 2024 dalle ore 10:**



Assicurazione auto scaduta: cosa fare per evitare la multa



Autopromotec Talks: al via gli incontri tematici sull'Automotive



Contromano in autostrada: quali sanzioni?

Roberto Sposini, giornalista – *Introduzione e moderazione*

Geronimo La Russa, Automobile Club Milano – *Saluti*

Renzo Servadei, Autopromotec – *L'invisibile sostenibilità che non ti aspetti nell'auto*

Gianmarco Giorda, ANFIA – *L'impresa della sostenibilità nella filiera Automotive*

Matteo De Tomasi, Michelin – *Circolarità: forma e sostanza*

Gianluca Meschi, Washtec – *Sostenibilità nell'autolavaggio*

Federica Bertoldi, LKQ Rhiag – *Riparo, riciclo, riuso, rigenero: 4r da non dimenticare*

Marco Seimandi, Westport fuel systems – *Diversamente sostenibili*

Massimo Greggio, Usi Italia – *Sostenibilità ciclo produttivo*

UN PROGRAMMA RICCO DI APPUNTAMENTI SUL FUTURO DEL SETTORE

Il ciclo di incontri Autopromotec Talks, che seguiremo nei prossimi mesi, ci porterà fino alla [30° edizione della biennale a Bologna](#), che affronterà argomenti di grande rilevanza come **l'intelligenza artificiale, il Data Act, il Made in Italy e il mondo del racing**. Questi incontri rappresenteranno un'importante occasione per discutere già ora il ruolo delle nuove tecnologie nel ridefinire il modo in cui viene concepita l'automobile e i suoi servizi **postvendita OE e IAM**.



Resta sempre aggiornato su tutte le novità automotive e aftermarket

Iscriviti gratis al nostro canale whatsapp cliccando qui o inquadrando il QR Code

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento



News
Ricambi e Accessori

Aftermarket & Flotte
Crash test

Cura e Manutenzione Auto
Forum

[Chi siamo](#) - [Contatti e Pubblicità](#) - [Privacy Policy](#) - [Cookie Policy](#) -

SICURAUTO.it - Portale di informazione automobilistica © 2000-2024 - CLASTER Net, P.Iva PL6762503116

X

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



#EUROPA

Mercato auto Europa: -16,5%, con sole 756 mila immatricolazioni

Novità del mercato: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La transizione verso l'elettrico rallenta: le immatricolazioni di auto ibride in Europa crescono, ma sono l'offerta più accessibile per i consumatori

Share on:     

di Redazione    20 Settembre 2024 - 17:00

Il **mercato auto in Europa** ha subito un forte rallentamento nel mese di agosto 2024, secondo i dati pubblicati da ACEA (*European Automobile Manufacturers' Association*) ed elaborati da ANFIA (Associazione Nazionale Industria Automobilistica). **Le immatricolazioni di autovetture** nei Paesi dell'Unione Europea, dell'EFTA (European Free Trade Association) e del Regno Unito hanno totalizzato 755.717 unità, segnando una **contrazione del 16,5%** rispetto allo stesso mese del 2023. Nonostante questa flessione, **nei primi otto mesi del 2024**, le immatricolazioni totali hanno raggiunto 8.661.401 unità, evidenziando un **incremento dell'1,7%** rispetto allo stesso periodo del 2023. Ecco tutti i dati in dettaglio.

LA CONTRAZIONE DEL MERCATO NEI MAGGIORI PAESI EUROPEI

Il **calo delle vendite auto in Europa** ha interessato in modo uniforme i cinque principali mercati, ciascuno dei quali ha registrato una diminuzione delle immatricolazioni:

Germania ha subito la contrazione più marcata, con un **calo del 27,8%**;

Francia, -24,3%;

Italia, -13,4%;

Spagna, -6,5%;

Regno Unito, -1,3%;

Questi risultati indicano una diffusa debolezza della domanda automobilistica, che **ha messo in**



Sciopero voli 24 settembre 2024: orari e cancellazioni

Ultime notizie



Dazi auto elettriche: UE e Cina al lavoro per una soluzione comune



Mercato auto Europa: -16,5%, con sole 756 mila immatricolazioni



A chi conviene il noleggio a lungo termine: vantaggi e cosa sapere

[discussione il futuro di alcune fabbriche Volkswagen.](#)

LA CRESCITA DELLE AUTO ELETTRIFICATE E LA TRANSIZIONE ENERGETICA

Un dato particolarmente significativo riguarda la penetrazione delle **auto elettrificate**, che **rappresentano ormai il 54,9% del mercato nell'area UE-EFTA-UK** ad agosto 2024. Questa categoria comprende le auto **ibride** tradizionali, le auto **elettriche** a batteria (BEV) e le ibride **plug-in** (PHEV). Tuttavia, nonostante questa crescita complessiva, **le auto esclusivamente a batteria** hanno subito una contrazione, rappresentando **solo il 23,6%** del mercato complessivo UE. Nel dettaglio:

le **immatricolazioni** di auto elettriche a batteria (**BEV**) sono **diminuite del 36%**, e sono il 16,7% del totale delle immatricolazioni;

le **ibride plug-in** (PHEV) hanno subito una **diminuzione del 22,1%**, con una quota di mercato del 7%;

le auto **ibride non ricaricabili**, che continuano a conservare attrazione dei consumatori, essendo difatti la **principale offerta** delle Case, hanno registrato un **incremento dell'8,3%**, con una quota di mercato del 31,3%.



LE SFIDE DELLA DECARBONIZZAZIONE E LA COMPETITIVITÀ DEL SETTORE AUTO

Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA, ha sottolineato nel suo commento le criticità che stanno caratterizzando questa fase di transizione. *“L’incertezza che aleggia intorno al **raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità posti dall’UE** – con il trend di **elettrificazione dei veicoli venduti al di sotto dei livelli previsti** e i conseguenti impatti sui volumi produttivi, il gap di sviluppo delle infrastrutture di ricarica, i timori legati all’ingresso di nuovi player competitivi sul mercato – non aiuta certo a mantenere un buon ritmo di rinnovo del parco auto in questi mesi, generando disorientamento nei consumatori.*

*Il **disallineamento tra politiche climatiche** da un lato e **politiche industriali e commerciali** dall’altro ha portato l’industria automotive dell’UE, in assenza di misure coordinate lungo tutta la catena del valore, a dover fronteggiare un alto rischio di perdita di competitività, che può e deve essere scongiurato, oggi, dando la priorità all’implementazione di una strategia e di un piano di sostegno alla transizione per le imprese”.*



Resta sempre aggiornato su tutte le novità automotive e aftermarket

Iscriviti gratis al nostro canale whatsapp cliccando qui o inquadrando il QR Code

#EUROPA #IMMATRICOLAZIONI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#ANFIA

Ricambi auto: il 40% di aziende stimano aumenti di fatturato nel 2024



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Solo il 5% delle imprese Aftermarket automotive in Italia si riconverte all'elettrico, ma digitalizzazione e sostenibilità guidano gli investimenti

Share on:     

di **Donato D'Ambrosi**   20 Settembre 2024 - 12:38

Il comparto dell'**aftermarket automotive in Italia** è caratterizzato da una **filiera** solida e strategica, con un **valore** complessivo di **28,1 miliardi di euro**, capace di generare **occupazione per circa 400 mila persone**. Quali sono le prospettive per il futuro di un settore con prevalente conduzione familiare e orientato per il 46% all'export? Nei prossimi paragrafi riportiamo gli estratti della **ricerca "Il settore dell'Aftermarket dell'automotive... tra tradizione e innovazione"**, che racconta le sfide della trasformazione tecnologica e ambientale delle aziende aftermarket.

AFTERMARKET ITALIA, UN SETTORE ANCORA PREVALENTEMENTE TRADIZIONALE

La ricerca realizzata dal **Centro Studi Tagliacarne** per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ha tracciato **l'identikit dell'Aftermarket automobilistico** in Italia.

Nonostante la **transizione elettrica** sia una tematica centrale nell'industria automobilistica europea, con **[l'obiettivo di completare il passaggio all'elettrificazione entro il 2035](#)**, l'aftermarket italiano sembra affrontare questo cambiamento con moderazione. **Solo il 5% delle imprese del settore sta attualmente riconvertendo** la propria **produzione** per adattarsi ai veicoli elettrici. Questo dato può sembrare sorprendente, se consideriamo l'imminenza della scadenza fissata per il 2035, ma trova una spiegazione nel fatto che, anche dopo questa data, le auto ICE continueranno a circolare e



Portabici: TAR dà ragione al MIT e riabilita le circolari 2023

Ultime notizie



Sciopero voli 24 settembre 2024: orari e cancellazioni



Ricambi auto: il 40% di aziende stimano aumenti di fatturato nel 2024



Contromano in autostrada: quali sanzioni?

avranno bisogno di ricambi e i servizi annessi per almeno un altro decennio.

Inoltre, la presenza di veicoli tradizionali sul mercato rappresenta un fattore rassicurante per molte imprese, che preferiscono **mantenere il focus sulle tecnologie già consolidate** (vedi anche componenti a 12V invece dei 48V), anziché investire subito in un segmento ancora in via di sviluppo. Tuttavia, secondo la ricerca, questa **strategia prudente comporta rischi**: non solo si potrebbe **perdere terreno** rispetto ai concorrenti più dinamici, ma si corre il rischio di **non essere pronti** per le nuove esigenze che emergeranno inevitabilmente nei prossimi anni.

LE SFIDE DELLA CONCORRENZA E LA NECESSITÀ DI INNOVAZIONE

Uno degli aspetti più critici evidenziati dalla ricerca riguarda **la concorrenza proveniente dai Paesi emergenti**, in particolare dalla Cina. Quasi **il 38% delle imprese italiane** del settore identifica la concorrenza straniera come **il principale ostacolo** alla crescita. L'ingresso sul mercato di produttori esteri, spesso in grado di offrire prodotti a **prezzi più competitivi** grazie a **costi di produzione più bassi (come ha dichiarato di recente anche Carlos Tavares)**, mette **sotto pressione le aziende italiane**, che devono far fronte anche all'aumento dei costi energetici. Non sorprende, quindi, che abbattere questi costi sia la priorità per circa la metà delle imprese del settore.

Accanto alla riduzione dei **costi energetici**, altre due esigenze fondamentali emergono: il sostegno all'adozione di **tecnologie digitali (40% delle imprese)** e **incentivi per la ricerca e sviluppo (30%)**. L'innovazione tecnologica è quindi percepita come una strada obbligata per mantenere la competitività, specialmente in un contesto globale sempre più integrato e veloce. Come sottolineato da **Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA**, *"L'aftermarket è un comparto che intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto i cambiamenti che stanno avvenendo nella filiera industriale dell'automotive, essendo strettamente legato all'evoluzione del parco circolante."*



PROSPETTIVE DI INVESTIMENTO: DIGITALIZZAZIONE E TRANSIZIONE VERDE

Nonostante l'apparente lentezza nel riconvertirsi all'elettrico, **il settore dell'aftermarket italiano** sta comunque compiendo passi importanti **verso la digitalizzazione e la transizione ecologica**. Nel triennio 2021-2023, **il 53,6% delle imprese ha investito in tecnologie 4.0**, mentre quasi la metà (49,1%) prevede ulteriori investimenti tra il 2024 e il 2026. Sul fronte green, la percentuale di imprese che **ha già investito in sostenibilità ambientale** si attesta al **43,7%** nel triennio appena concluso, ma dovrebbe crescere fino al 51,3% nel prossimo futuro.

LOMBARDIA, EMILIA-ROMAGNA E PIEMONTE EPICENTRO DELL'AFETERMARKET

Il peso economico dell'aftermarket varia considerevolmente tra le diverse regioni italiane, con la **Lombardia che si conferma leader**, generando da sola un **valore di 8 miliardi di euro nel 2021**. **L'Emilia-Romagna e il Veneto** seguono a pari merito con **3,7 miliardi di euro ciascuna**, mentre il Piemonte si posiziona al terzo posto con 3,6 miliardi.

Tuttavia, in termini di incidenza sull'economia locale, è proprio **il Piemonte** a registrare il dato più

alto, con un **valore aggiunto pari al 2,8%** del totale regionale, rispetto alla media nazionale dell'1,7%. A livello provinciale, è **Pesaro e Urbino** a distinguersi con **un'incidenza del 3,6% del valore dell'aftermarket** sull'economia locale, seguita a breve distanza da Modena, Torino e Vicenza (3,4% ciascuna). Questi dati confermano come **il settore dell'aftermarket** rappresenti un elemento **fondamentale per molte economie locali**, specialmente nelle regioni del Nord Italia.

FATTURATO E OCCUPAZIONE AFTERMARKET IN ITALIA

Il **41% delle imprese** del settore **prevede una crescita del proprio fatturato** nel 2024 e il 27% stima un aumento della forza lavoro. Tra le **figure professionali più richieste** ci sono operai e **tecnici specializzati** (dal **72,5%** delle imprese), seguiti da **ingegneri (37%)**, personale altamente qualificato nelle attività di **R&S (26%)** e **manager (14%)**.

*"In un settore automotive in grande e urgente trasformazione – ha dichiarato **Dario Gallina, presidente della Camera di commercio di Torino** – l'ampio comparto dell'aftermarket sembra avere dinamiche diverse: da un lato può mantenere le strategie correnti, prevedendo un mercato stabile ancora per diversi anni, ma nello stesso tempo, come tutto il settore industriale, è chiamato comunque ad evolversi e ad investire in digitale e tecnologie green per mantenersi competitivo".*



Resta sempre aggiornato su tutte le novità automotive e aftermarket

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

Auto, il mercato europeo crolla ad agosto - Lo scorso mese l'immatricolato a -16,5%. Anfia: «L'incer

Auto, il mercato europeo crolla ad agosto

Auto, il mercato europeo crolla ad agosto

Lo scorso mese l'immatricolato a -16,5%. Anfia: «L'incertezza pesa su decarbonizzazione della mobilità Ue»
20 settembre 2024

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Abbonamenti

Puoi registrarti gratuitamente a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

Registrati

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

Lascia un Commento

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso

"I veri amici sono come le stelle; puoi riconoscerli solo quando è buio attorno a te"

Bob Marley





INFORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

CERCAM

MY
INFORICAMBIBANCA
DATI

Home Lavoro ed Economia

LAVORO ED ECONOMIA

Auto elettriche, in Europa crollano le vendite

By redazione@inforicambi.it 20 Settembre 2024

1 0

Tempo di Lettura: 2 min



Le **auto elettriche** continuano a essere il fanalino di coda di un mercato, quello dell'automotive, che continua a manifestare il suo dissenso verso questo strumento di mobilità.

Secondo i dati riportati da ANFIA, in Europa, nel mese di agosto 2024, sono state immatricolate 643.637 nuove vetture. Numeri che se confrontati con quelli dello scorso anno, stesso periodo, mostrano una chiara flessione della domanda (-18,3%). Scarso l'interesse per le **auto elettriche**.

In quasi tutti i mercati, l'andamento è lo stesso. **In Italia il mercato dell'auto perde il 13,4%**, in Francia il 24,3%, in Germania il 27,8%.

Rispetto a inizio anno, guardando il bicchiere mezzo pieno, si registra tuttavia un leggero incremento della richiesta di auto nuove, la crescita è pari all'1,4%, le auto nuove immatricolate a partire da inizio anno sono state 7,2 milioni.

ULTIME NOTIZIE



Volkswagen Taos 2025, sicurezza al top e dotazione full

20 SETTEMBRE 2024



Dal 2025 le auto elettriche saranno protagoniste? Ombre e dubbi sul futuro della mobilità

20 SETTEMBRE 2024



Mercato auto, pesano inflazione e investimenti sbagliati

20 SETTEMBRE 2024



Carburanti sintetici, svolta per gli e-fuel

20 SETTEMBRE 2024



Le auto elettriche non piacciono ai tedeschi e francesi

In Germania le auto elettriche non decollano, anzi, ad agosto 2024 le immatricolazioni sono crollate del 68,8%, mentre in Francia il calo delle vendite è del -33,1%.

Non se la passano bene nemmeno le ibride plug-in, il calo registrato è del 22,3% nel solo mese di agosto, mentre rispetto a inizio anno, con circa 45.600 unità vendute, il calo è del 7,4%.

Quali sono i Marchi automobilistici che vendono di meno in Europa?

Il Gruppo che perde di più, vista anche la presenza al suo interno di tanti Marchi, è **Stellantis** (-29,5%), seguono **Volkswagen** con un -14,8% e **Renault** con -13,9%.

Un calo della domanda dovuto all'effetto incentivi, scaduti o esauriti, gli automobilisti aspettano e ragionano, documentandosi, prima di acquistare un'auto nuova o usata.

In Italia, l'acquisto di un'auto nuova rappresenta la seconda spesa più importante, dopo l'acquisto di una casa. Il clima di incertezza, i prezzi dei veicoli nuovi che crescono sempre più e un'offerta, quella delle case automobilistiche, che ha virato prepotentemente verso le elettriche, ha causato un disastro nelle vendite.

Occorrono nuovi incentivi, del resto ciò che sta accadendo in Norvegia, dove le vendite di auto elettriche hanno superato quelle dei benzina, è evidente.

Incentivi, minore tassazione e agevolazioni per l'installazione di stazioni di ricarica.

Articolo precedente



Volkswagen Taos 2025, sicurezza al top e dotazione full

ARTICOLI CORRELATI



LAVORO ED ECONOMIA



LAVORO ED ECONOMIA



Governo Meloni, il Green Deal può attendere

Questo sito, per poter funzionare, utilizza cookie tecnici e di terze parti. [Leggi la policy.](#) [OK, sono d'accordo!](#)

VIE&TRASPORTI



[HOME](#) [PROFILO](#) [NEWS](#) [PROVE SU STRADA](#) [TUTTI I NUMERI](#)



[FUORI DI TEST](#) [BEA REPORT](#)

Anfia: luglio negativo per gli autocarri, positivo per veicoli trainati e autobus

Luglio in negativo per il comparto degli autocarri che registra un lieve calo. Meglio invece per i veicoli trainati e gli autobus si mantengono positivi. Lo riporta **Anfia** che ha reso noti i **dati delle nuove immatricolazioni di veicoli industriali (autocarri e autobus) e di veicoli trainati** presenti nell'Archivio dei Veicoli del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel dettaglio: sono stati **rilasciati 2.768 libretti di circolazione di nuovi autocarri** (-1% rispetto a luglio 2023) e **1.433 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti**, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+6,7%), suddivisi in 148 rimorchi (+12,1%) e 1.285 semirimorchi (+6,1%). Nei primi otto mesi del 2024 si contano 20.928 libretti di circolazione di nuovi autocarri, l'1,8% in più rispetto ai primi otto mesi del 2023, e 9.402 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-11,9% rispetto a gennaio-agosto 2023), così ripartiti: 934 rimorchi (+4,4%) e 8.468 semirimorchi (-13,4%).

Per gli autocarri, nei primi 8 mesi del 2024, due aree geografiche del Paese presentano una **variazione positiva**: +7,6% il Nord-Est e +0,3% l'area Sud e Isole; calano lievemente, invece, il Nord-Ovest (-0,4%) e le regioni del Centro (-0,5%).

ECOMONDO

The green technology expo.
The ecosystem of the Ecological Transition



Articoli in evidenza



Renault, Estafette 4.0 è 100% connesso e perfetto per la città



A gennaio-agosto 2024 i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora la crescita più significativa (+142,9%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (+22%) e dai veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+0,8%). In lieve calo, invece, i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (-2,2%) e i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-1,1%).

Nei primi 8 mesi del 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 5,8%, mentre i trattori stradali chiudono a -1,7%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i veicoli da cantiere (+29,8%), mentre la variazione è negativa per i veicoli stradali (-0,8%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi otto mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,9% (era dell'1,9% a gennaio-agosto 2023), per un totale di 403 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,4% nei primi otto mesi del 2023).

Luca Sra, Delegato Anfia per il trasporto merci ha commentato così il bilancio: "L'elevata quantità di domande di accesso ai contributi normalmente registrata in occasione dell'apertura delle finestre di prenotazione dei fondi per l'autotrasporto è infatti prova della volontà di investimento degli operatori. Nelle more dell'attuazione della prossima edizione del cd. Fondo Investimenti, del cui decreto si attende la pubblicazione, si rinnova pertanto l'invito già formulato dalle associazioni di settore a strutturare un piano pluriennale per la sostituzione del parco circolante con mezzi nuovi a basse e a zero emissioni, valorizzando tecnologie veicolari che possono contribuire immediatamente alla decarbonizzazione del settore come il gas naturale (compressato e liquefatto) e il suo corrispettivo rinnovabile, il biometano, così come motorizzazioni di ultima generazione compatibili con l'HVO. Inoltre, per ciò che riguarda il segmento dei veicoli commerciali medi e leggeri, affinché l'attuale misura del cd. Ecobonus possa portare a un reale svecchiamento del parco circolante si invita il decisore pubblico a valutare l'incremento dei contributi previsti per la rottamazione – così che questa sia realmente competitiva a fronte del valore residuo che un veicolo anche vetusto può vedersi riconosciuto sul mercato secondario. In ultimo, si reitera l'invito a reintrodurre misure di agevolazioni fiscali per gli investimenti in beni strumentali tradizionali che siano anche ambientalmente sostenibili come, ad esempio, un credito d'imposta per l'acquisto di veicoli commerciali ad alimentazione alternativa."

Flessione per i veicoli trainati, nei primi otto mesi del 2024 tutte le aree geografiche tranne il Sud e Isole, che chiude a +4,9%: più lieve nelle regioni del Centro (-1,5%), mentre calano a doppia cifra il Nord-Ovest (-21,7%) e il Nord-Est (-23,3%).

Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di Anfia ha riferito: "Anche il mese di agosto chiude con segno negativo per le immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi, sia a livello nazionale che estero. Calo di mercato che quest'anno sta incidendo ancor di più sul già lento rinnovo del vetusto parco circolante italiano. Per la sicurezza stradale e per l'ambiente non è più tollerabile vedere circolare nelle nostre strade mezzi di oltre 17 anni, urge l'adozione di un intervento strutturale pluriennale con risorse importanti, che consenta alle imprese di autotrasporto di investire nel rinnovo delle flotte dei mezzi trainati. Siamo fiduciosi che possa esserci nella legge di bilancio 2025 un cambio di rotta, e auspichiamo che ai 25 milioni di euro annui il Ministero dei Trasporti possa stanziare altri fondi per il settore autotrasporto, così da agire in fretta per migliorare significativamente l'efficienza energetica e la sicurezza del trasporto merci".

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a luglio 2024 669 nuove unità, con un incremento del 34,9% rispetto a luglio 2023. Nei primi otto mesi del 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 4.446 (+32% rispetto a gennaio-agosto 2023).



Tachigrafo, l'esperienza di Autotrasporti Longa Dubbi sul Regolamento 561/2006, l'azienda si affida a Siak Sistemi

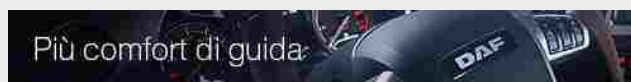


Logistica, quando il meteo diventa nemico per la supply chain 5 consigli per gestire il cambiamento climatico nel settore del trasporto delle merci



Aftermarket truck ANFIA, ottimi risultati nel 1° semestre 2024

[sfoglia altri articoli >](#)



Partner

Automotive, piano del governo per rivedere i target green Ue

IL PROGETTO

ROMA Anticipare la revisione del regolamento Ue sulla riduzione dell'inquinamento, che prevede lo stop alla vendita delle auto a benzina e diesel dal 2035. Con l'obiettivo di posticipare i target di medio periodo del Green Deal, visto che il mercato dell'elettrico ancora non decolla, puntando nel frattempo su biocarburanti e motori a combustione.

Il governo ci lavora, con i ministri dei trasporti e delle Imprese, Matteo Salvini e Adolfo Urso, in prima fila. Entrambi cercano sponde politiche in Europa (dove è già arrivata l'apertura dell'Ungheria, presidente di turno del Consiglio Ue, e della Repubblica Ceca), ma anche il consenso della filiera dell'auto europea ed italiana (Acea e Anfia sono già d'accordo), oltre che dei sindacati. Lunedì Urso presenterà al Mimit una proposta complessiva sulla politica industriale europea nel settore proprio ai rappresentanti di aziende e sigle sindacali italiani, per poi portare il piano a Bruxelles tra mercoledì e giovedì prossimo, quando si terrà il Consiglio competitività dei 27 omologhi Ue. Il fulcro



Un'auto elettrica in ricarica in un parcheggio con colonnine

della proposta sarà proprio questa possibile revisione dei target. Compreso l'obbligo di Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025. Con un obiettivo chiaro: capire subito se si deve andare avanti o meno con la strategia ambientalista e, se venisse confermata, prevedere un nuovo fondo Ue miliardario per sostenere le case automobilistiche nella transizione e abbassare il costo delle auto green.

LA STRETTA NEL 2025

Ieri Salvini ha già anticipato la proposta a Budapest, durante il consiglio informale dei ministri europei dell'Interno. Il ministro ha detto che «è ormai evidente a tutti che il solo elettrico non funziona», invocando «più

cautela su nuove tasse europee come l'Etd e l'Ets marittimo». Nel 2025 l'Unione europea inasprirà gli obiettivi di riduzione di emissione di anidride carbonica per i produttori di automobili. Tra autovetture e veicoli commerciali leggeri, le emissioni medie delle auto nuove dovranno calare del 17-19%. Altrimenti scatteranno multe da centinaia di milioni. Tra i grandi gruppi c'è addirittura chi parla di sanzioni per 15 miliardi complessivi.

Il regolamento Ue per auto e veicoli leggeri prevede poi una clausola di revisione nel 2026 (per quelli pesanti nel 2027), in cui si fa il punto della situazione valutando gli obiettivi in base al mercato dell'auto elettrica o ibrida. Mercato che, al momento, non dà

risposte positive. In tutta l'Ue le immatricolazioni delle auto elettriche ad agosto sono scese in un anno del 43,9% (del 40,9% in Italia), con una quota di mercato totale che è crollata al 14,4% dal 21% del 2023. Non va molto meglio per le ibride. Costi ancora troppo elevati, dicono le case automobilistiche, ma soprattutto ad essere debole, complice l'inflazione, è la domanda, visto che un'auto elettrica costa in media il 30-40% in più di una a benzina o diesel e la classe media si sta impoverendo. Il settore si dice in crisi. Dopo Volkswagen, che ha in vista pesanti tagli della forza lavoro, la chiusura di una fabbrica Audi a Bruxelles e il taglio dei target di Bmw, è la volta di Mercedes Benz: l'azienda ha abbassato per la seconda volta in due mesi le stime per il 2024.

IL CASO ITALIA

Urso sta contattando diversi ministri Ue (già sentiti gli omologhi spagnolo e austriaco) per cercare un'ampia convergenza sulla proposta italiana. In Europa, però, c'è l'opposizione di metà della maggioranza che sostiene la commissione di Ursula Von der Leyen: socialisti, Verdi e parte di popolari e liberali spingono per non arretrare sugli obiettivi green vista l'accelerazione evidente dei distruttivi cambiamenti climatici. Un compromesso si potrebbe trovare attorno alla previsione di un nuovo fondo Ue per sostenere le case automobilistiche. In Italia, nel frattempo, Stellantis si dice pronta a rispettare almeno i target per il 2025 previsti dal regolamento europeo. I sindacati, Fim-Cisl, Fiom-Cgil e Uilm-Uil, visto il calo delle commesse, le delocalizzazioni, i ritardi sulla gigafactory di Termoli e i timori sull'occupazione a Mirafiori e Melfi, chiedono però al governo di rendere vincolanti gli impegni assunti dall'azienda sui nuovi modelli.

Giacomo Andreoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LUNEDÌ L'ESECUTIVO
PRESENTA LA STRATEGIA
A IMPRESE E SINDACATI
DOPO WOLKSWAGEN
ANCHE MERCEDES TAGLIA
LE STIME DI VENDITA



Automotive, piano del governo per rivedere i target green Ue. Lo stop alle auto a benzina nel 2035 p

Urso e Salvini cercano alleanze in Europa per rivedere il regolamento Ue con lo stop alla vendita delle auto inquinanti dal 2035, ma c'è l'opposizione di metà della cosiddetta maggioranza Ursula nel Parlamento europeo. Anticipare la revisione del regolamento Ue sulla riduzione dell'inquinamento, che prevede lo stop alla vendita delle auto a benzina e diesel dal 2035. Con l'obiettivo di posticipare i target di medio periodo del Green Deal, visto che il mercato dell'elettrico ancora non decolla, puntando nel frattempo su biocarburanti e motori a combustione. Il governo ci lavora, con i ministri dei trasporti e delle Imprese, Matteo Salvini e Adolfo Urso, in prima fila. Entrambi cercano sponde politiche in Europa (dove è già arrivata l'apertura dell'Ungheria, presidente di turno del Consiglio Ue, e della Repubblica Ceca), ma anche il consenso della filiera dell'auto europea ed italiana (Acea e Anfia sono già d'accordo), oltre che dei sindacati. Lunedì Urso presenterà al Mimit una proposta complessiva sulla politica industriale europea nel settore proprio ai rappresentanti di aziende e sigle sindacali italiani, per poi portare il piano a Bruxelles tra mercoledì e giovedì prossimo, quando si terrà il Consiglio competitività dei 27 omologhi Ue. Il fulcro della proposta sarà proprio questa possibile revisione dei target. Compreso l'obbligo di Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025. Con un obiettivo chiaro: capire subito se si deve andare avanti o meno con la strategia ambientalista e, se venisse confermata, prevedere un nuovo fondo Ue miliardario per sostenere le case automobilistiche nella transizione e abbassare il costo delle auto green. LA STRETTA NEL 2025 Ieri Salvini ha già anticipato la proposta a Budapest, durante il consiglio informale dei ministri europei dell'Interno. Il ministro ha detto che «è ormai evidente a tutti che il solo elettrico non funziona», invocando «più cautela su nuove tasse europee come l'Etd e l'Ets marittimo». Nel 2025 l'Unione europea inasprirà gli obiettivi di riduzione di emissione di anidride carbonica per i produttori di automobili. Tra autovetture e veicoli commerciali leggeri, le emissioni medie delle auto nuove dovranno calare del 17-19%. Altrimenti scatteranno multe da centinaia di milioni. Tra i grandi gruppi c'è addirittura chi parla di sanzioni per 15 miliardi complessivi. Il regolamento Ue per auto e veicoli leggeri prevede poi una clausola di revisione nel 2026 (per quelli pesanti nel 2027), in cui si fa il punto della situazione valutando gli obiettivi in base al mercato dell'auto elettrica o ibrida. Mercato che, al momento, non dà risposte positive. In tutta l'Ue le immatricolazioni delle auto elettriche ad agosto sono scese in un anno del 43,9% (del 40,9% in Italia), con una quota di mercato totale che è crollata al 14,4% dal 21% del 2023. Non va molto meglio per le ibride. Costi ancora troppo elevati, dicono le case automobilistiche, ma soprattutto ad essere debole, complice l'inflazione, è la domanda, visto che un'auto elettrica costa in media il 30-40% in più di una a benzina o diesel e la classe media si sta impoverendo. Il settore si dice in crisi. Dopo Volkswagen, che ha in vista pesanti tagli della forza lavoro, la chiusura di una fabbrica Audi a Bruxelles e il taglio dei target di Bmw, è la volta di Mercedes Benz: l'azienda ha abbassato per la seconda volta in due mesi le stime per il 2024. IL CASO ITALIA Urso sta contattando diversi ministri Ue (già sentiti gli omologhi spagnolo e austriaco) per cercare un'ampia convergenza sulla proposta italiana. In Europa, però, c'è l'opposizione di metà della maggioranza che sostiene la commissione di Ursula Von der Leyen: socialisti, Verdi e parte di popolari e liberali spingono per non arretrare sugli obiettivi green vista l'accelerazione evidente dei distruttivi cambiamenti climatici. Un compromesso si potrebbe trovare attorno alla previsione di un nuovo fondo Ue per sostenere le case automobilistiche. In Italia, nel frattempo, Stellantis si dice pronta a rispettare almeno i target per il 2025 previsti dal regolamento europeo. I sindacati, Fim-Cisl, Fiom-Cgil e Uilm-Uil, visto il calo delle commesse, le delocalizzazioni, i ritardi sulla gigafactory di Termoli e i timori sull'occupazione a Mirafiori e Melfi, chiedono però al governo di rendere vincolanti gli impegni assunti dall'azienda sui nuovi modelli.



nazionale

Le richieste al Governo per un cambio di rotta sulle politiche del settore, segnato da un calo della produzione. Ad agosto, nei primi cinque mercati europei, vendite di auto elettriche ricaricabili in calo del 44%

© 21/09/2024 di Vito Miraglia

Un presidio dei lavoratori dell'indotto Stellantis

Ampio ricorso ad **ammortizzatori sociali** e incentivi per le uscite volontarie, calo della produzione, da ultimo il dietrofront sullo stabilimento per batterie a Termoli. Sono diversi i motivi di preoccupazione per i sindacati rispetto al settore automobilistico, in un contesto internazionale segnato da una transizione all'elettrico ancora incerta. Ad agosto, nei cinque principali mercati europei, le vendite di auto elettriche ricaricabili sono scese di quasi il 44%. "Il trend di elettrificazione dei veicoli venduti al di sotto dei livelli previsti e i conseguenti impatti sui volumi produttivi non aiutano a mantenere un buon ritmo di rinnovo del parco auto in questi mesi, generando disorientamento nei consumatori", dice Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, l'associazione delle aziende della componentistica.

La Uil, che ha riunito il coordinamento nazionale Stellantis dei metalmeccanici, è pronta allo sciopero a ottobre: "Da mesi chiediamo che il tavolo sull'auto arrivi a Palazzo Chigi; abbiamo bisogno del supporto di tutte le amministrazioni regionali", dice Marco Lomio, segretario **Uilm Basilicata**. "In regione sono circa 15mila - continua - i lavoratori di tutto il comparto che pagherebbero le conseguenze della crisi".

Lo stabilimento di San Nicola di Melfi è tra i siti di **Stellantis** che hanno registrato un calo della produzione nei primi sei mesi



dell'anno: ben oltre il 40%. Per la **Fiom Cgil** il Governo deve mettere a disposizione risorse vincolate a "chiari impegni" sull'occupazione da parte delle imprese.

Pronta alla mobilitazione unitaria anche la **Fim Cisl**: "Diventa indispensabile con Stellantis rendere vincolanti gli impegni già assunti sui nuovi modelli e le piattaforme medium e large, tra cui i 5 di Melfi, e richiedere che venga assegnata in Italia anche la piattaforma small e i relativi altri modelli".

Tag Automotive crisi San Nicola di Melfi Potenza

Matera



Mediatrends.

Understanding how communication shapes the world

[Opinioni & Analisi](#)[Newsletter](#)[Interviste](#)[Mappa degli editori](#)[Media factory](#)[Contatti](#)[Home > Il salotto degli eventi](#)

Assemblea Pubblica Federacciai

Di Redazione Il 21 Settembre, 2024



Assemblea Pubblica - 26 settembre 2024
ViCC - Vicenza Convention Centre
Via dell'Oreficeria 16, Vicenza - Teatro Palladio

- ore 13.30 Registrazione partecipanti
- ore 14.30 Saluto di benvenuto
GIACOMO POSSAMAI Sindaco di Vicenza
- ore 14.40 Relazione introduttiva
ANTONIO GOZZI Presidente Federacciai
- ore 15.30 Intervento **Ministro GILBERTO PICHETTO FRATIN**
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
- ore 16.00 Intervento in collegamento **Ministro ANNA MARIA BERNINI**
Ministero dell'Università e della Ricerca
- ore 16.30 Tavola rotonda "Il futuro dell'industria italiana" intervengono:
CLAUDIO FELTRIN Rappresentante FederlegnoArredo
CORRADO LA FORGIA Vicepresidente Federmeccanica
PAOLA MARONE Presidente Federcostruzioni
ROBERTO VAVASSORI Presidente Anfia
Modera GIANLUCA COMIN Presidente Comin & Partners
- ore 17.45 Intervento **EMANUELE ORSINI** Presidente di Confindustria
- ore 18.15 Chiusura lavori

All'Assemblea sarà distribuita la Relazione Annuale "L'industria siderurgica italiana nel 2023" realizzata da Federacciai.

Giovedì 26 settembre, presso il Vicenza Convention Centre, si terrà l'Assemblea Pubblica di Federacciai

L'Assemblea Pubblica di Federacciai si svolgerà giovedì 26 settembre alle ore 14.30 presso il Vicenza Convention Centre, in Via dell'Oreficeria a Vicenza.

Gli interventi

Durante i lavori dell'Assemblea interverranno:

- **Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica;**
- **Anna Maria Bernini, Ministro dell'Università e della Ricerca;**
- **Emanuele Orsini, Presidente di Confindustria;**

Argomenti



News recenti

- » [Assemblea Pubblica Federacciai](#)
- » [Trends – CEO autentici, AI e neutralità: come cambia la reputazione dei brand](#)
- » [Il mondo della pubblicità contro YouTube per il posizionamento degli annunci](#)
- » [Elon Musk, per far vincere Trump ogni mezzo è lecito](#)

- Antonio Gozzi, Presidente di Federacciai.

Il programma completo dell'Assemblea Pubblica di Federacciai

- ore 13.30: registrazione partecipanti.
- ore 14.30: saluto di benvenuto – **GIACOMO POSSAMAI Sindaco di Vicenza.**
- ore 14.40: relazione introduttiva – **ANTONIO GOZZI Presidente Federacciai.**
- ore 15.30: intervento **Ministro GILBERTO PICHETTO FRATIN**, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.
- ore 16.00: intervento in collegamento **Ministro ANNA MARIA BERNINI**, Ministero dell'Università e della Ricerca.
- ore 16.30: tavola rotonda *"Il futuro dell'industria italiana"* intervengono:
 - CLAUDIO FELTRIN Rappresentante FederlegnoArredo;**
 - CORRADO LA FORGIA Vicepresidente Federmeccanica;**
 - PAOLA MARONE Presidente Federcostruzioni;**
 - ROBERTO VAVASSORI Presidente Anfia;**
 - Moderata GIANLUCA COMIN Presidente Comin & Partners.**
- ore 17.45: intervento **EMANUELE ORSINI Presidente di Confindustria.**
- ore 18.15: chiusura lavori.

All'Assemblea sarà distribuita la Relazione Annuale *"L'industria siderurgica italiana nel 2023"* realizzata da **Federacciai.**

Lascia un commento

Devi essere loggato per lasciare un commento.

← Trends – CEO autentici, AI e neutralità: come cambia la reputazione dei brand

Altre notizie



Martedì 9 aprile le Acli ricordano Livio Labor a 25 anni dalla sua scomparsa

Redazione Aprile, 2024



Ottimizzazione e autonomia energetica nell'era della generative AI

Redazione Settembre, 2024



Intesa Sanpaolo presenta la mostra "Antonio Biasucci. Arca"

Redazione Giugno, 2024



Mostra FNM "Scrivere nel vento. Cento anni di radio", 27 maggio a Milano

Redazione Maggio, 2024

Il focus Il settore fattura 56 milioni e impiega 1.139 persone in provincia Ricambi auto, ecco il «tesoretto» sannita

Domenico Zampelli

Ricambistica made in Sannio, un fatturato 56 milioni di euro con l'1,3% di valore aggiunto all'economia locale e 1.139 posti di lavoro assegna alla provincia di Benevento il secondo posto in Campania e il quarto nel Mezzogiorno, ai piedi del podio occupato da Potenza, Avellino e Bari. Bisognerà a questo punto sapere leggere il futuro, vista l'incognita rappresentata dal passaggio all'elettrico, una soluzione che non convince visto il calo



del mercato nell'automotive green. Nel mese di agosto 2024 in tutta la provincia di Benevento sono state immatricolate appena 3 auto elettriche contro le 11 dello scorso anno, e il dato è negativo anche per l'ibrido. Insomma, se i consumatori continuano a preferire il classico motore endotermico, non è ancora il caso di investire nell'elettrico. Meglio quindi continuare così, al massimo guardando verso altri mercati, da qui un export che sta arrivando al 50% della produzione totale.

A pag. 29

L'economia, gli scenari Ricambistica per auto il «tesoretto» sannita da 1.139 posti di lavoro

I 56 milioni di fatturato valgono l'1,3 del valore aggiunto: nel Mezzogiorno dati migliori solo a Potenza, Avellino e Bari

IL REPORT

Domenico Zampelli

Ricambistica made in Sannio, un fatturato 56 milioni di euro con l'1,3% di valore aggiunto all'economia locale e 1.139 posti di lavoro assegna alla provincia di Benevento il secondo posto in Campania e il quarto nel Mezzogiorno, ai piedi del podio occupato da Potenza, Avellino e Bari. Bisognerà a questo punto sapere leggere il futuro, vista l'incognita rappresentata dal passaggio all'elettrico, una soluzione che non convince visto il calo del mercato nell'automotive green. Nel mese di agosto 2024 in tutta la provincia di Benevento sono state immatricolate appena 3 auto elettriche contro le 11 dello scorso anno, e il dato è negativo anche per l'ibrido. Insomma, se i consumatori continuano a preferire il

classico motore endotermico, non è ancora il caso di investire nell'elettrico. Meglio quindi continuare così, al massimo guardando verso altri mercati, da qui un export che sta arrivando al 50% della produzione totale.

È ricca di spunti la ricerca sull'«aftermarket» dell'automotive realizzata dal Centro Studi Tagliacarne per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di Anfia (l'associazione che raccoglie la filiera industria auto). Risultati che in Campania dovrebbero essere letti con più attenzione nelle zone interne piuttosto che in quelle costiere. Non tanto per i valori assoluti, ma per l'incidenza che hanno nell'economia locale. I 56 milioni fatturati a Benevento, per esempio, pur occupando la casella 81 nazionale come valore assoluto rappre-

sentano l'1,3% di valore aggiunto sul totale prodotto dall'economia locale (e in questo caso la posizione è la numero 61) e del pari anche i 1.139 posti di lavoro anche se in assoluto ottengono il rank 73 hanno il loro peso.

Anche perché si tratta di un settore che continua ad essere prerogativa del settentrione: al nord si concentra oltre il 70% del valore di questo comparto, trainato dalla Lombardia con il 28,6%. Per trovare una provincia del Mezzogiorno bisogna scendere fino alla posizione 31, occupata da Potenza, seguita alla 42 da Avellino, alla 46 da Bari e alla 61 appunto da Benevento. Che quindi pur trovandosi nella parte destra del tabellone si ritrova ai primi posti nella classifica per ripartizioni geografiche. In Campania l'incidenza maggiore c'è solo ad Avellino, dove i 112 milioni di euro fatturati portano l'1,6% di valore ag-

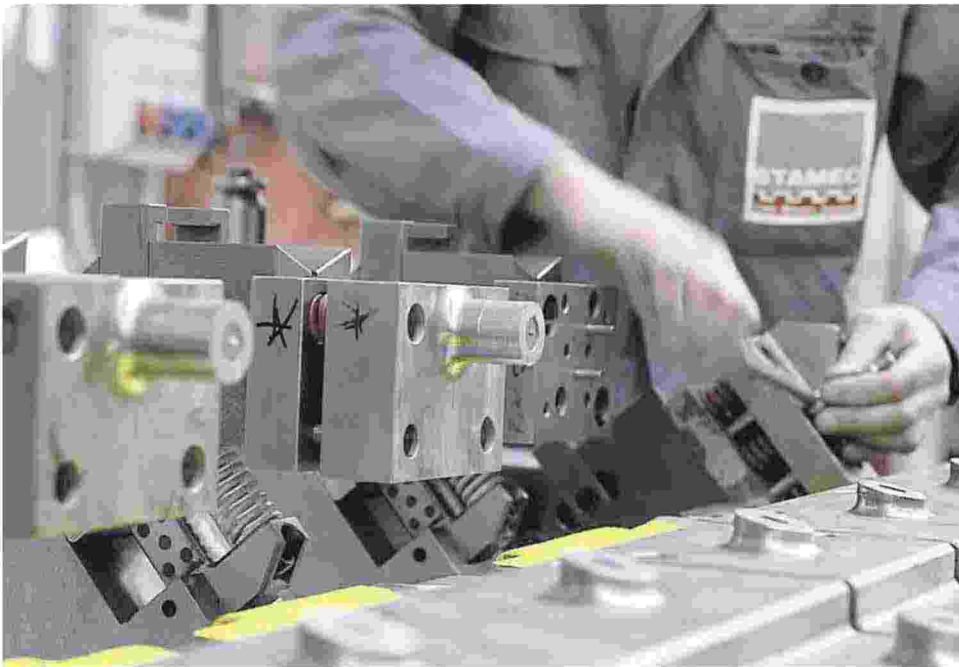
giunto all'economia locale, con 2.347 posti di lavoro. Non c'è lo stesso impatto nelle altre province campane. Napoli occupa la posizione 71 in virtù di dati non al top: i 582 milioni di valore aggiunto sono solo al 13esimo posto in Italia (a guidare la classifica è Milano con 2,9 miliardi di euro seguita da Torino con 2,3 miliardi), ed anche i 10mila posti di lavoro sono solo al decimo posto (sia Milano che Torino ne hanno il triplo), e quindi la percentuale di valore aggiunto sul totale dell'economia provinciale si ferma all'1,1%. Stesso discorso per Salerno: posizione in classifica 73, con 199 milioni di valore aggiunto (percentuale 1%) e 4.268 occupati nel settore. Ultimo posto in Campania per Caserta: posizione nazionale 75, 140 milioni di euro di valore aggiunto (percentuale sull'economia locale 0,9%) con 2.846 occupati nel settore.



I numeri sanniti delle immatricolazioni auto green, intanto, sono di colore rosso. Nel mese di agosto in tutta la provincia sono state immatricolate appena 3 auto elettriche, contro le 11 dello scorso anno. Lancetta in giù anche per quanto riguarda l'ibrido benzina-elettrico (47 contro le 56 dello scorso anno) e per l'ibrido gasolio elettrico (6 contro le 11 dello scorso anno). Peraltro anche il dato complessivo delle vendite è in terreno negativo: ad agosto le auto vendute sono state 151, nello stesso periodo dello scorso anno si viaggiava a quota 182.

IL DATO RIGUARDA LA COMPONENTISTICA DEI VEICOLI A MOTORE ENDOTERMICO, CHE RESTANO QUELLI PIU' «GETTONATI»

LA RICERCA SULL'«AFTERMARKET» DELL'AUTOMOTIVE È STATA EFFETTUATA DAL CENTRO STUDI TAGLIACARNE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



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

AUTO: SOLO IL 5% DELL'AFTERMARKET SISTA RICONVERTENDO ALL'ELETTRICO

Il Sole
24 ORE
Radiocor

Indagine Centro Studi Tagliacarne (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 22 set - Solo il 5% delle imprese dell'aftermarket automobilistico si sta riconvertendo all'elettrico. Più' dei tre quarti delle imprese del settore (il 77,4%) non ha intrapreso alcuna iniziativa di adeguamento all'elettrico, solo il 5,4% si sta riconvertendo, mentre il restante 17,2% si sta spostando verso altri mercati, anche cambiando la propria tipologia di prodotto (3,9%). A sottolinearlo una ricerca realizzata dal Centro Studi Tagliacarne, per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di Anfia. Una riconversione che non decolla per una platea di quasi 29 mila imprese prevalentemente a conduzione familiare, che nel 2021 valeva 28,1mld di euro, con quasi 400 mila occupati e concentrata nelle regioni del nord per il 70% del valore, trainato dalla Lombardia (28,6%).

Digitalizzazione e green sono, invece, nei programmi di investimento: il 53,6% ha investito in tecnologie 4.0 nel triennio 2021-2023 e, anche se in quota più' ridotta, il 49,1% lo farà' tra il 2024 e il 2026; se tra il 2021 e il 2023 il 43,7% delle imprese ha investito in green la quota salirà' al 51,3% nel triennio 2024-2026.

ami

(RADIOCOR) 22-09-24 14:51:58 (0309) 5 NNNN

TAG

EUROPA ITALIA PIEMONTE PROVINCIA DI TORINO

COMUNE DI TORINO TORINO EMILIA ROMAGNA

PROVINCIA DI MODENA COMUNE DI MODENA MODENA

LOMBARDIA ITA

Siti Euronext

Euronext

Live Markets

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

 EN



Ricambi, un business da 28 miliardi

È il valore del mercato dell'aftermarket. Che non conosce crisi e assume. Digitale e sostenibilità, oltre la metà delle aziende ci investe

di **LUCIO TORRI**

Le 29 mila imprese italiane dell'aftermarket prevedono un giro d'affari in crescita nel 2024, continuano a investire nella digitalizzazione e nella sostenibilità ambientale e guardano senza grandi timori al passaggio all'elettrico dell'automotive.

Il 41% del comparto della produzione e vendita di ricambi di auto prevede infatti una crescita del fatturato per la fine dell'anno, mentre il 27% stima un aumento della forza lavoro. A evidenziarlo è «Il settore dell'Aftermarket dell'automotive: tra tradizione e innovazione», ricerca realizzata dal Centro Studi Tagliacarne per la Camera di commercio di Modena, in collaborazione con Camera di commercio di Torino e con il supporto di Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica.

La scadenza del 1° gennaio 2035, che prevede il definitivo passaggio all'elettrificazione dell'auto nell'Ue, non pare al momento incidere sui modelli di business degli operatori del settore. Anche perché, dopo quella data, le auto a motore endotermico già in strada potranno comunque continuare a circolare. E infatti solo il 5,4% delle aziende si sta riconvertendo all'elettrico. Gli imprenditori sono semmai più preoccupati della concorrenza proveniente

dai Paesi emergenti, come la Cina, ritenuta dal 37,7% il principale ostacolo alla crescita. «Rispetto alla componentistica di primo impianto, l'aftermarket è un settore che intercetta più lentamente i grandi cambiamenti della filiera industriale dell'auto, essendo strettamente legato all'evoluzione del parco circolante», spiega Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia.

Verso la modernità

Allo stesso tempo, ragiona Dario Galina, presidente della Camera di commercio di Torino, «se da un lato le imprese possono continuare a percorrere la strada fin qui seguita, potendo contare su un mercato stabile ancora per diversi anni, dall'altro devono evolversi e investire nel digitale e nelle tecnologie green, per poter difendere la propria competitività». L'adozione di tecnologie digitali (quasi 40%) e la domanda di incentivi a supporto dell'attività di ricerca e sviluppo (30%) si posizionano non a caso solo dietro alla richiesta di abbattere i costi energetici, indicata come prioritaria da circa la metà delle imprese.

Digitalizzazione e green sono al centro dei programmi di investimento dell'aftermarket: il 53,6% ha già investito in tecnologie 4.0 dal 2021 al 2023, il 49,1% lo farà nel triennio 2024-2026. La percentuale di aziende che ha mes-

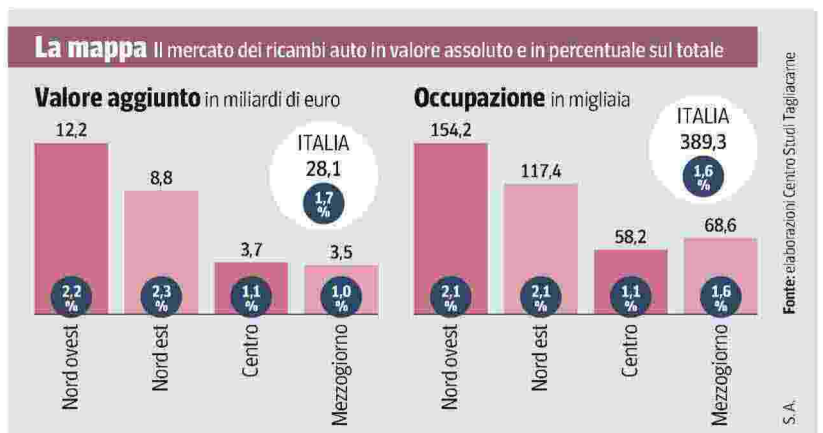
so in atto piani di investimento nella sostenibilità ambientale passerà invece dal 43,7% dell'ultimo triennio al 51,3% del prossimo.

La duplice transizione richiede nuove competenze e, infatti, le imprese dell'aftermarket sono pronte ad allargare l'organico a operai e tecnici specializzati (72,5%), ingegneri (37%), personale qualificato in attività di ricerca e sviluppo (26%) e manager (14%), figure non semplici da reperire sul mercato.

Il comparto della produzione e vendita di ricambi di auto vale 28,1 miliardi di euro, occupa quasi 400 mila persone e raccoglie quasi la metà del suo fatturato (il 46,4%) all'estero.

Aziende prevalentemente a conduzione familiare, le realtà dell'aftermarket sono radicate soprattutto nel Nord Italia: è qui infatti che si concentra più del 70% del valore del comparto. In testa alla classifica si posiziona la Lombardia con 8 miliardi di euro, pari al 28,6% del totale, seguita da Emilia-Romagna e dal Veneto, entrambe con 3,7 miliardi. Al terzo posto il Piemonte (3,6 miliardi), che però risulta la prima Regione per l'incidenza del valore del settore sul totale dell'economia regionale, con un peso del 2,8% rispetto alla media generale dell'1,7%. A livello provinciale, Pesaro e Urbino sventa nel ranking con un'incidenza del 3,6%, rincorsa da Modena, Torino e Vicenza, a pari merito con il 3,4%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le imprese sono pronte ad allargare l'organico a ingegneri, operai e tecnici specializzati manager e personale qualificato in R&D



Aftermarket auto: riconversione all'elettrico

TECH

INNOVAZIONE



Redazione



23 Settembre 2024



Aftermarket auto: solo il 5% delle imprese si sta riconvertendo all'elettrico 4 aziende di ricambi su 10 stimano aumenti di fatturato nel 2024 Pesaro e Urbino al top per "peso" della filiera

Vale 28,1 miliardi di euro, fattura il 46,4% all'estero, occupa quasi 400 mila persone, guarda al futuro con cauto ottimismo e non "teme" al momento il passaggio all'elettrico. È l'identikit dell'Aftermarket automobilistico, una filiera composta da una platea di quasi 29 mila imprese, prevalentemente a conduzione familiare, operanti nella produzione e nella vendita di ricambi di auto.

Al Nord si concentra oltre il 70% del valore di questo comparto, trainato dalla Lombardia (28,6%). Per quest'anno, il 41% delle imprese del settore prevede una crescita del proprio fatturato e il 27% stima un aumento della forza lavoro. Pure la scadenza del primo gennaio 2035 per il completamento del passaggio all'elettrificazione del settore "automotive" in Europa non sembra, al momento, sconvolgere i modelli di business degli operatori dell'aftermarket.

Servizi di Ristorazione Collettiva



IL DARUMA

SIMBOLO DELLA NOSTRA ISPIRAZIONE


www.toyota-forklifts.it
TOYOTA

MATERIAL HANDLING

Solo il 5% di queste imprese, infatti, si sta riconvertendo all'elettrico, anche perché, dopo l'inizio del 2035 le auto a motore endotermico potranno comunque continuare a circolare garantendo così agli operatori del settore lavoro per almeno un ulteriore decennio. Tuttavia, a destare preoccupazioni è soprattutto la concorrenza proveniente dai paesi emergenti, in particolare cinese, vista come il principale ostacolo alla crescita da parte del 37,7% delle imprese del settore.

È quanto emerge dalla ricerca "Il settore dell'Aftermarket dell'automotive...tra tradizione e innovazione" realizzata dal **Centro Studi Tagliacarne, per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di ANFIA** e presentata oggi a Torino.

"Il rilievo economico dell'aftermarket emerge ancora di più in termini di comparazione con altre filiere: il suo valore aggiunto è quasi pari al settore dell'agricoltura e tre volte il settore della farmaceutica".

A sottolinearlo è **Giuseppe Molinari, presidente del Centro Studi Tagliacarne e della Camere di commercio di Modena** secondo cui *"importante, quindi, è anche la domanda di policy che queste imprese esprimono e al primo posto troviamo la richiesta di abbattere i costi energetici (indicata come prioritaria da circa la metà delle imprese), seguita dal sostegno all'adozione di tecnologie digitali (quasi 40%) e dagli incentivi a supporto dell'attività di ricerca e sviluppo (30%)".*

*"In un settore automotive in grande e urgente trasformazione – spiega **Dario Gallina, presidente della Camera di commercio di Torino** – l'ampio comparto dell'aftermarket sembra avere dinamiche diverse: da un lato può mantenere le strategie correnti, prevedendo un mercato stabile ancora per diversi anni, ma nello stesso tempo, come tutto il settore industriale, è chiamato comunque ad evolversi e ad investire in digitale e tecnologie green per mantenersi competitivo".*

*"L'aftermarket è un comparto che intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto i cambiamenti che stanno avvenendo nella filiera industriale dell'automotive, essendo strettamente legato all'evoluzione del parco circolante – afferma **Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA**. Da sempre la nostra Sezione Aftermarket porta avanti iniziative finalizzate a sensibilizzare l'intera filiera, fino al consumatore finale, sui temi della qualità e sicurezza del prodotto, anche attraverso campagne di comunicazione sulla lotta alla contraffazione dei ricambi.*

Grande attenzione viene posta, in generale, sull'evoluzione tecnologica del veicolo, che implica, per la filiera aftermarket, un adeguamento delle competenze – con importanti investimenti in formazione delle figure professionali del mondo della manutenzione e riparazione – unito alla capacità di estendere la gamma dei servizi al cliente, nell'ottica di un'assistenza a 360 gradi e sempre più on demand".

Un'impresa su due investirà in digitale e green entro il 2026

Digitalizzazione e green sono nei programmi di investimento delle imprese dell'aftermarket. Il 53,6% ha investito in tecnologie 4.0 nel triennio 2021-2023 e, anche se in quota più ridotta, il 49,1% lo farà tra il 2024 e il 2026. Mentre è in continua crescita l'attenzione verso la transizione "verde": se tra il 2021 e il 2023 il 43,7% delle imprese ha investito in green la quota salirà al 51,3% nel triennio 2024-2026.

Operai e tecnici specializzati i più richiesti ma anche i più difficili da trovare

Anche per supportare il passaggio alla duplice transizione nei prossimi cinque anni, le imprese dell'Aftermarket prevedono una crescita degli occupati. Tra le figure professionali più richieste ci sono operai e tecnici specializzati (dal 72,5% delle imprese), seguiti da ingegneri (37%), personale altamente qualificato nelle attività di R&S (26%) e manager (14%). Ma non sarà facile trovare queste figure professionali sul mercato, elevate difficoltà di reperimento vengono segnalate soprattutto nel caso di operai e tecnici specializzati (60%) e di personale qualificato per la ricerca e sviluppo (53%).





Tre imprese su quattro non hanno preso iniziative per l'elettrico

Più dei tre quarti delle imprese del settore (il 77,4%) non ha intrapreso alcuna iniziativa di adeguamento all'elettrico, nonostante lo spostamento dell'Automotive verso l'elettrificazione. Solo il 5,4% delle imprese si sta riconvertendo al mercato elettrico, mentre il restante 17,2% si sta spostando verso altri mercati: il 3,9% lo sta facendo cambiando la propria tipologia di prodotto e il 13,3% mantenendo lo stesso prodotto di partenza.

L'Aftermarket "pesa" di più a Pesaro e Urbino

È la Lombardia con 8 miliardi di euro in cima alla classifica regionale del valore prodotto dal settore dell'Aftermarket nel 2021, seguita al secondo posto dall' Emilia-Romagna e dal Veneto (entrambe con 3,7 miliardi) e al terzo dal Piemonte (3,6 miliardi). Ma in termini relativi è il Piemonte a balzare in testa alla graduatoria per incidenza del valore del settore sul totale dell'economia regionale, con un peso del 2,8% rispetto alla media italiana dell'1,7%.

Conferma, invece, anche in questo caso il secondo posto l'Emilia-Romagna (2,5%), tallonata del Veneto (2,4%). A livello provinciale, Pesaro e Urbino svetta nel ranking con un'incidenza del 3,6% del valore aggiunto del settore sull'economia locale, rincorsa a breve distanza da Modena, Torino e Vicenza (pari merito con il 3,4%).

Graduatoria regionale e per macroripartizioni secondo la quota % del valore aggiunto prodotto dalla filiera dell'aftermarket automotive sul totale economia locale, valore assoluto e numero di occupati, anno 2021

Pos	Regioni e macroripartizioni	% Valore aggiunto aftermarket su totale economia locale	Valore aggiunto aftermarket	Occupati aftermarket
1	Piemonte	2,8	3.555	47.383
2	Emilia Romagna	2,5	3.740	46.992
3	Veneto	2,4	3.679	52.028
4	Marche	2,3	913	14.109
5	Lombardia	2,2	8.043	100.140
6	Friuli Venezia Giulia	2,0	723	10.851
7	Basilicata	1,7	204	3.500
8	Abruzzo	1,7	500	8.700
9	Trento	1,5	300	3.466
10	Bolzano	1,4	323	4.055
11	Umbria	1,4	282	4.951
12	Toscana	1,3	1.380	20.326
13	Liguria	1,2	529	6.165
14	Molise	1,1	67	1.311



Gruppo fiori - manchette

siderweb
LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

comsteel right

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB AZIENDE

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI

GRANIT
ENGINEERING
graniteng.com

Consulenza e Formazione Trattamento Termico e
Failure Analysis

Scopri i nostri servizi

SCOPRI
SIDERWEB

PROVA GRATUITA



RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

Eventi

FEDERACCIAI, IL 26 SETTEMBRE L'ASSEMBLEA ANNUALE

Previsti gli interventi dei ministri Bernini e Pichetto Fratin e la tavola rotonda "Il futuro dell'industria italiana"

di Redazione siderweb

AGENDA: ENERGIA, AUTOMOTIVE E TRAFILATURA

Gli appuntamenti principali per l'acciaio in questa settimana

di Elisa Bonomelli

«LA TRANSIZIONE ENERGETICA E UN FENOMENO MONDIALE E IRREVERSIBILE»

Da Futura Expo 2023 l'appello alla cooperazione tra pubblico e privato del ministro Gilberto Pichetto Fratin

di Davide Lorenzini

Ex Ilva

ADI: «SEGUIRE LA STRADA DELLA NEUTRALITÀ CARBONICA»

Ministro Pichetto Fratin: «Alla nostra attenzione la decarbonizzazione e revisione dell'Aia»

di Gianmario Leone

Eventi

LE SFIDE DELL'ACCIAIO AL SIDERWEB FORUM 2024

Il 26 settembre al Vicenza Convention Centre il confronto con analisti e speaker internazionali

di Redazione siderweb

Altre News

Federacciai

Assemblea Annuale 2024

Home / Top / Federacciai, il 26 settembre l'assemblea annuale

Federacciai, il 26 settembre l'assemblea annuale

Previsti gli interventi dei ministri Bernini e Pichetto Fratin e la tavola rotonda "Il futuro dell'industria italiana"

23 settembre 2024



Mancano pochi giorni all'**Assemblea Annuale 2024 di Federacciai**. L'appuntamento dedicato a fare il punto su attualità e prospettive dell'industria siderurgica italiana sarà ospitato **dalle 13:30 alle 18:30 dal Teatro Palladio del ViCC, Vicenza Convention Centre**.

L'evento, in concomitanza per data e località con il siderweb FORUM, proporrà come consueto un programma ricco di spunti a partire dalla **relazione del presidente dell'associazione Antonio Gozzi** "L'industria siderurgica italiana nel 2023". Ben due i ministri presenti all'incontro: **Anna Maria Bernini**, (Università e Ricerca) e **Gilberto Pichetto Fratin** (Ambiente e Sicurezza energetica). Particolarmente interessante si annuncia la tavola rotonda moderata da **Gianluca Comin** (Comin & Partners) "Il futuro dell'industria italiana", a cui parteciperanno: **Claudio Feltrin** (FederlegnoArredo), **Corrado La Forgia** (Federmeccanica), **Paola Marone** (Federcostruzioni) e **Roberto Vavassori** (Anfia). A chiudere i lavori sarà il presidente di Confindustria Emanuele Orsini.

La registrazione all'Assemblea è obbligatoria e può essere eseguita direttamente dal sito www.federacciai.it/iscrizioni-assemblea-pubblica-2024/.

Questo il programma completo:

13:30 - Registrazione partecipanti



14:30 - Saluto di benvenuto

- **Giacomo Possamai** (Sindaco di Vicenza)

14:40 - Relazione introduttiva

- **Antonio Gozzi** (Presidente Federacciai)

15:30 - Intervento in collegamento **Ministro Anna Maria Bernini** (Ministero dell'Università e della Ricerca)

16:00 - Tavola rotonda "Il futuro dell'industria italiana". Intervengono:

- **Claudio Feltrin** (FederlegnoArredo)
- **Corrado La Forgia** (Federmeccanica)
- **Paola Marone** (Federcostruzioni)
- **Roberto Vavassori** (Anfia)

Modera: **Gianluca Comin** (Comin & Partners)

17:30 - Intervento **Ministro Gilberto Pichetto Fratin** (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica)18:00 - Intervento **Emanuele Orsini** (Presidente di Confindustria)

18:30 - Chiusura lavori

Chi fosse interessato a partecipare anche al siderweb FORUM in programma al mattino può iscriversi gratuitamente al [seguito link](#).

R.S.



Leggi anche:

- [Federacciai, il 26 settembre l'assemblea annuale](#)
- [Agenda: energia, automotive e trafilatura](#)
- [«La transizione energetica e un fenomeno mondiale e irreversibile»](#)
- [Adi: «Seguire la strada della neutralità carbonica»](#)
- [Le sfide dell'acciaio al siderweb FORUM 2024](#)

LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso



I NOSTRI VIDEO

mef.legnanese

MERCATI

Rottame: i prezzi si stabilizzano

Analisi di mercato

ROTTAME: I PREZZI SI STABILIZZANO

La richiesta però resta debole e si fa sempre più concreto il timore di ulteriori rallentamenti produttivi

Analisi di mercato

TONDO: LA BASSA DOMANDA IMPEDISCE UNA RISALITA DEI PREZZI

Quotazioni sostanzialmente stabili nell'ultima settimana. Attese diminuzioni per la vergella

Analisi di mercato

LAMIERE DA TRENTO: SCARSA DOMANDA E PRESSIONE DALL'IMPORT

Rientrati gli aumenti di prezzo chiesti dai produttori ad agosto. La distribuzione lamenta la mancanza di marginalità

Analisi di mercato

TONDO: IN EUROPA SI MUOVONO POCO I PREZZI

Pesano le difficoltà della domanda

Analisi di mercato

COILS: PROSEGUE LA DISCESA DEI PREZZI

«Anomala» debolezza della domanda sul mercato europeo

[Altre analisi](#)

SPECIALI



Gruppo fiori - manchette

comsteel right

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB AZIENDE

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI

Acciaieria **Arvedi** 
Dai nostri valori e dalla nostra tecnologia nasce **Arvzero**

Arvzero
ACCIAIO CARBON NEUTRAL

SCOPRI
SIDERWEB

PROVA GRATUITA



RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

Eventi

FEDERACCIAI, IL 26 SETTEMBRE L'ASSEMBLEA ANNUALE

Previsti gli interventi dei ministri Bernini e Pichetto Fratin e la tavola rotonda "Il futuro dell'industria italiana"

di Redazione siderweb

AGENDA: ENERGIA, AUTOMOTIVE E TRAFILATURA

Gli appuntamenti principali per l'acciaio in questa settimana

di Elisa Bonomelli

«LA TRANSIZIONE ENERGETICA E UN FENOMENO MONDIALE E IRREVERSIBILE»

Da Futura Expo 2023 l'appello alla cooperazione tra pubblico e privato del ministro Gilberto Pichetto Fratin

di Davide Lorenzini

Ex Ilva

ADI: «SEGUIRE LA STRADA DELLA NEUTRALITÀ CARBONICA»

Ministro Pichetto Fratin: «Alla nostra attenzione la decarbonizzazione e revisione dell'Aia»

di Gianmario Leone

Eventi

LE SFIDE DELL'ACCIAIO AL SIDERWEB FORUM 2024

Il 26 settembre al Vicenza Convention Centre il confronto con analisti e speaker internazionali

di Redazione siderweb

Altre News



Assemblea Annuale 2024

Home / News / Federacciai, il 26 settembre l'assemblea annuale

Federacciai, il 26 settembre l'assemblea annuale

Previsti gli interventi dei ministri Bernini e Pichetto Fratin e la tavola rotonda "Il futuro dell'industria italiana"

23 settembre 2024

ASCOLTA
L'ARTICOLOSCARICA
IL PDF

Mancano pochi giorni all'**Assemblea Annuale 2024 di Federacciai**. L'appuntamento dedicato a fare il punto su attualità e prospettive dell'industria siderurgica italiana sarà ospitato **dalle 13:30 alle 18:30 dal Teatro Palladio del ViCC, Vicenza Convention Centre**.

L'evento, in concomitanza per data e località con il siderweb FORUM, proporrà come consueto un programma ricco di spunti a partire dalla **relazione del presidente dell'associazione Antonio Gozzi** "L'industria siderurgica italiana nel 2023". Ben due i ministri presenti all'incontro: **Anna Maria Bernini**, (Università e Ricerca) e **Gilberto Pichetto Fratin** (Ambiente e Sicurezza energetica). Particolarmente interessante si annuncia la tavola rotonda moderata da **Gianluca Comin** (Comin & Partners) "Il futuro dell'industria italiana", a cui parteciperanno: **Claudio Feltrin** (FederlegnoArredo), **Corrado La Forgia** (Federmeccanica), **Paola Marone** (Federcostruzioni) e **Roberto Vavassori** (Anfia). A chiudere i lavori sarà il presidente di Confindustria Emanuele Orsini.

La registrazione all'Assemblea è obbligatoria e può essere eseguita direttamente dal sito www.federacciai.it/iscrizioni-assemblea-pubblica-2024/.

Questo il programma completo:

13:30 - Registrazione partecipanti



Sustainable Innovative Procurement - Products & Solutions
ENTERPRISES DAILY NEWS
 Prodotti & Soluzioni Sostenibili e Innovativi

Home

Mission

Publisher

Community

Fields

Media Partner

Video

Press

Contacts

Where

Q

BREAKING

[Risvolti MaaS e opportunità Air Advanced Mobility](#) » [TextileGenesis con Forest Stewardship Council](#) » [Spiber](#)

6:49:23

HOME » ENERGY - WATER » CONCLUSA NEXT GENERATION MOBILITY 2024



Conclusa Next Generation Mobility 2024

il: Settembre 23, 2024 In: Energy - Water, Events - Media Partner, Mobility [Stampa](#) [Email](#)

Conclusa Next Generation Mobility 2024: quarta edizione con un'ampia panoramica sul futuro dell'auto e le nuove frontiere della mobilità. Ha confermando il successo di pubblico ottenuto lo scorso anno. L'evento ha riunito la domanda di cittadini e aziende, insieme all'offerta pubblica e privata e alle tecnologie che rendono possibile la mobilità del futuro.

La seconda giornata ha volto lo sguardo al futuro della mobilità su strada, settore fondamentale per l'economia mondiale, europea e italiana in particolare. Gli interventi introduttivi di Matteo Marnati, assessore alla ricerca, innovazione e ambiente Regione Piemonte, di Michele Crisci presidente di UNRAE e di Gian Marco Giorda, direttore di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) hanno messo in rilievo l'importanza del settore da diversi punti di vista.

Crisci ha ricordato che in Europa le condizioni attuali del settore automotive e le prospettive future devono essere affrontate con soluzioni che tengano conto delle specificità del mercato del Vecchio Continente. Posizione condivisa anche da Giorda, che ha sottolineato anche come le traiettorie di sviluppo dell'industria a tutti i livelli siano condizionate dalle normative, con l'esempio del regolamento sulle emissioni di CO2, fissate a zero per il 2035.

ANFIA, sulla scorta di studi condotte con società di consulenza del settore propone due alternative: emissioni zero nel corso del ciclo di vita del veicolo (compresi i suoi

SETTORI DI ATTIVITÀ

- » Circular Economy
- » Energy - Water
- » ESG Environmental Social Governance
- » Events - Media Partner
- » Expo - Meetings
- » Finance
- » Food
- » ICT - AI - Security
- » Mobility
- » Operations
- » Real Estate
- » Retail - e-commerce
- » Smart Building
- » Tourism
- » _BYinnovation Community
- » _BYinnovation Publisher

NETWORK



MEDIA PARTNER





componenti); neutralità carbonica well-to-wheel, ossia nel ciclo di produzione del combustibile. In questo modo il risultato finale sarebbe comunque di arrestare le nuove emissioni in atmosfera senza imporre uno stravolgimento dell'industria e delle infrastrutture.

Le emissioni zero allo scarico sono state trattate anche nella sessione dedicata all'e-mobility, da cui è emerso con chiarezza che sul fronte della mobilità individuale l'elettrico puro è in ritardo più o meno ovunque, legato a doppio filo alla presenza di incentivi robusti. Lo hanno evidenziato gli studi di PwC con Paolo Guglielminetti e di BIP con Fabrizio Arena, cui si è aggiunto nella sessione sui motori termici quello di Alix Partners con Fabrizio Mercurio.

La causa della crisi del mercato delle Battery Electric Vehicle (BEV)

Non si può più ricondurre all'inadeguatezza della rete di ricarica: Omar Imberti di ANIE e Giuseppe Mauri di RSE hanno mostrato come le colonnine ci sono e installarle in molte abitazioni non è più proibitivo. Resta il nodo dei condomini, dove però sono la mancanza di sistemi di gestione semplici per gli amministratori e le resistenze a livello assembleare che fanno da freno, non questioni tecniche. Le colonnine che ci sono non fatturano abbastanza affinché i gestori abbiano le risorse per mantenerle e allargare la base installata. Da qui prezzi al consumatore fuori scala e ritardi nell'adeguamento della rete distributiva.

Dove l'elettrico su gomma ha invece una progressione sicura è nel trasporto pubblico locale, anche perché soprattutto nelle grandi città le aziende del servizio hanno lunga domestichezza con l'elettrificazione. Gli interventi di GTT, IVECO BUS, AMT Genova e BYD ne sono stati testimoni. Si tratta però di use case totalmente diversi dalla mobilità individuale e quindi è difficile derivarne insegnamenti o trasferimenti di esperienza.

Il Life Cycle dei veicoli e le relative emissioni

Sono una delle componenti dell'applicazione dell'economia circolare ai veicoli. La sessione sulla riprogettazione dell'auto ne è stata protagonista con alcuni dei maggiori esperti del settore: Marco Capellini, CEO di MATREC (intervenuto sui materiali); Anselmo Calò, presidente di ADA (sostenibilità economica della demolizione del riciclo); Luca Gastaldo di Bosch (il passaporto delle batterie introdotto dal nuovo regolamento europeo. Alessandro Ferraris di Beond ha invece sottolineato come l'aerodinamica avanzata, quella attiva, sia fondamentale per migliorare l'efficienza dei veicoli e ridurre il consumo energetico complessivo, mentre Davide Zane di Sketchin (Gruppo BIP) ha introdotto il tema dell'AI e dei nuovi servizi che consentirà di offrire ai consumatori, un segmento di una tematica, l'intelligenza artificiale nell'automotive, che sarà protagonista nei prossimi mesi.

L'alternativa neutralità carbonica passa da due filoni

L'evoluzione e lo sviluppo dei motori termici, che è stata trattata da Federico Millo del Politecnico di Torino e da Piersandro Trevisan del Cluster Lombardo della Mobilità e lo sviluppo e l'utilizzo di combustibili neutrali, siano essi bio-based o di sintesi partendo dai componenti fondamentali (carbonio e idrogeno, oppure idrogeno e azoto). I primi hanno costituito l'argomento degli interventi di David Chiamonti del Politecnico di Torino (la dichiarazione ufficiale del G7 sul ruolo dei biocombustibili sostenibili al 2030-2050) e di Silvia Migliorini, Direttore di Assogasliquidi, che ha trattato del bioGPL, un biofuel poco conosciuto, ma in crescita.

L'idrogeno

La seconda edizione della Conferenza Nazionale sull'Idrogeno e gli eFuel (i combustibili di sintesi) ha cominciato a fornire delle risposte sulle prospettive del primo elemento della tavola periodica, che entra in molti settori della transizione energetica e della defossilizzazione. I progetti di produzione "verde", ossia non partendo da materie fossili come carbone o gas naturale, stanno attraendo risorse private e pubbliche, come testimoniato per esempio dalle presentazioni di H2Mobility (realizzato nell'ambito del progetto NODES nell'ambito del PNRR) e H2MA (Città Metropolitana di Torino) e dal piano nazionale e dalle iniziative europee descritte da Marcello Capra, senior advisor del MASE. Le aziende lavorano alla costruzione di un quadro d'insieme di un utilizzo esteso



EVENTI MEDIA PARTNER





dell'idrogeno fuori dai suoi ambiti storici, con nomi come Bosch, RINA, IVECO e SOL group in primo piano. La tecnologia procede, trainata da iniziative come i corridoi a idrogeno lungo la rete TenT, che dovrebbero favorire la diffusione dell'H2 nella mobilità pesante.

Menzioniamo infine il contributo dei moderatori delle sessioni delle due giornate di NGM in ordine di apparizione: Camilla Conti giornalista, Cristina Pronello professoressa del Politecnico di Torino, Sergio Barlocchetti ingegnere e pilota, Giuseppe Guzzardi direttore di Vie&Trasporti, Franco Daudo direttore di Autotecnica, Roberto Barone giornalista, Francesco Oriolo giornalista di Logista & Trasporti e Roberto Sposini chief mobility editor di Lifegate.

Next Generation Mobility nasce da una partnership consolidata: Clickutility Team, che da oltre 15 anni organizza convegni in ambito mobilità e smart city, e Studio Comelli, che da sempre si occupa di progettare contenuti di eventi e agende scientifiche e di media relation.

- BYinnovation è Media Partner di Next Generation Mobility

www.ngmobility.it



« Precedente

Indagine -I giovani e la mobilità sostenibile-



Indagine -I giovani e la mobilità sostenibile-
Settembre 23, 2024



Battery Management System BMS
Settembre 23, 2024



Risvolti MaaS e opportunità Air Advanced Mobility
Settembre 21, 2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MERCATO

Economia verso la **NORMALITÀ**

Al giro di boa dell'anno la congiuntura internazionale, l'attività economica e il commercio globale si sono rafforzati, stimolati dalle forti esportazioni dall'Asia in particolare nel settore tecnologico. Il World Economic Outlook di aprile del Fondo Monetario Internazionale aveva evidenziato la sorpresa in positivo della crescita nel primo trimestre del 2024 da parte di molti Paesi nonostante la performance negativa

del Giappone e degli Stati Uniti. L'economia USA, dopo un periodo di crescita sostenuta superiore alle attese, ha subito un rallentamento a causa della moderazione dei consumi e del contributo negativo del commercio estero netto. L'attività economica del Giappone ha risentito delle temporanee interruzioni dell'offerta legate alla chiusura di un importante stabilimento automobilistico. In Europa si sono avvertiti segnali di ripresa gui-

dati dall'attività dei servizi. In Cina si è registrato un risveglio dei consumi interni e un'impennata delle esportazioni che si sono agganciate tardivamente alla ripresa della domanda mondiale. Tuttavia, questi segnali positivi devono fare i conti con il rallentamento del processo di disinflazione che ha perso lo slancio. La persistenza dell'inflazione superiore alla media nel settore dei servizi è stata compensata dalla disinflazione più



**L'economia si normalizza,
ma il processo di disinflazione perde slancio**

di *Miriam Sala*

forte della media nei prezzi dei beni. La crescita dei salari nominali si conferma vivace, in alcuni Paesi superiore all'incremento del livello dei prezzi per il rinnovo dei contratti di inizio anno e per le aspettative di inflazioni che sono nel breve periodo superiori al target. Le previsioni del FMI sono state formulate sulle stime al rialzo dei prezzi delle materie prime, incluso l'aumento dei non combustibili del 5%. I tassi di politica monetaria diminui-

ranno nella seconda metà del 2024 ad un ritmo che riflette le diverse circostanze di inflazione. La crescita globale si attesterà a +3,2% nel 2024 e +3,3% nel 2025, con variazioni minime rispetto alle stime di aprile. Per l'Italia nel 2024 la crescita sarà positiva con +0,7% e nel 2025 +0,9%. Dopo i forti shock degli ultimi quattro anni, l'economia internazionale sta dunque procedendo nella fase di normalizzazione. Le principali economie avanza-

te mostrano una crescita moderata, favorita dal mercato del lavoro, che si espande anche nell'Area Euro. In un quadro globale in cui l'inflazione si sta riducendo, le banche centrali si apprestano a rendere le condizioni monetarie più espansive, sebbene con tempistiche da definire in base alle informazioni che si renderanno via via disponibili. Lo scenario internazionale permane fragile, soprattutto per le guerre militari e commerciali

MERCATO



LCV

ITALIA - LCV CON PTT ≤3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 31/8/2024 - ELABORAZIONI PER DATA TARGA

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	17.950	13.292	35,0
Febbraio	18.079	14.866	21,6
Marzo	20.272	19.065	6,3
Aprile	16.465	13.635	20,8
Maggio	18.502	17.388	6,4
Giugno	20.633	17.029	21,2
Luglio	16.860	16.510	2,1
Agosto	7.580	10.942	-30,7
Settembre		17.557	-
Ottobre		19.414	-
Novembre		19.107	-
Dicembre		17.664	-
Totale	136.341	196.469	-30,6
Gen-Ago	136.341	122.727	11,1

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

16

in atto e per la volatilità dei prezzi delle materie prime. Secondo Eurostat, l'inflazione annuale nell'area dell'euro dovrebbe attestarsi al 2,2% ad agosto 2024, in calo rispetto al 2,6% di luglio. Considerando le principali componenti dell'inflazione nell'area dell'euro, si prevede che i servizi registreranno il tasso annuo più elevato ad agosto (4,2% rispetto al 4,0% di luglio), seguiti da prodotti alimentari, alcolici e tabacco (2,4% rispetto al 2,3% di luglio), beni industriali non energetici (0,4% rispetto allo 0,7% di luglio) ed energia (-3,0% rispetto all'1,2% di luglio). A luglio 2024, il tasso di disoccupazione destagionalizzato dell'area dell'euro era del 6,4%, in calo rispetto al 6,5% di giugno 2024 e al 6,6% di luglio 2023. Il tasso di disoccupazione dell'UE era del 6,0% a luglio 2024, stabile rispetto a giugno 2024 e a luglio 2023. Queste cifre sono pubblicate da Eurostat, l'ufficio statistico dell'Unione Europea. Eurostat stima che 13,108 milioni di persone nell'UE, di cui 10,990 milioni nella zona euro, fossero disoccupate a luglio 2024. Rispetto a giugno 2024, la disoccupazione è diminuita di 82mila unità nell'UE e di 114mila nella zona euro. Rispetto a luglio 2023 la disoccupazione è diminuita di 72mila unità nell'UE e di 190mila nella zona euro. Secondo le ultime stime di Eurostat, a giugno 2024 la produzione industriale destagionalizzata è aumentata dello 0,1% nell'area dell'euro ed è rimasta stabile nell'UE rispetto a maggio 2024. Proprio in questo mese, la produzione industriale era cresciuta dello 0,9% nell'area dell'euro e dell'1,2% nell'UE. A giugno 2024, rispetto allo stesso mese del 2023, la produzione industriale è diminuita del 3,9% nell'area dell'euro e del 3,2%

nell'UE. Nell'area dell'euro, su base congiunturale, la produzione industriale è aumentata dello 0,7% per i beni intermedi, dello 0,9% per i beni strumentali, dell'1,9% per l'energia e del 3,8% per i beni di consumo durevoli. Risultano invece in calo del 2,5% i beni di consumo non durevoli. Anche nell'Unione, su base congiunturale, la produzione industriale è aumentata dello 0,7% per i beni intermedi, dello 0,9% per i beni strumentali, dell'1,4% per l'energia e del 3,2% per i beni di consumo durevoli. Anche nell'UE risultano in calo i beni di consumo non durevoli (-2%). Gli aumenti mensili più elevati sono stati registrati in Romania (+4%), Finlandia (+3,6%) e Slovacchia (+2,1%). Le diminuzioni maggiori sono state osservate in Irlanda (-7,8%), Belgio (-6,5%), Croazia

e Portogallo (-3,7% entrambe). Su base annua, rispetto a giugno 2023, nell'area dell'euro la produzione industriale diminuisce del 7,8% per i beni strumentali, del 2,1% per i beni di consumo durevoli e dell'1,5% per i beni intermedi. Aumenta invece dello 0,1% per i beni di consumo non durevoli e del 2,6% per l'energia. Nell'UE, la produzione industriale diminuisce del 7,1% per i beni strumentali, del 2,0% per i beni di consumo durevoli e dell'1,2% per i beni intermedi. Aumenta invece del 2% per i beni di consumo non durevoli e del 2,6% per l'energia. Le maggiori diminuzioni annuali sono state registrate in Irlanda (-17,4%), Croazia (-8,3%) e Lettonia (-5,5%). Gli aumenti più elevati sono stati osservati in Grecia (+9,5%), Cipro (+8,8%) e Malta (+6,3%). Per il solo comparto

MERCATO

automotive (Ateco 29), la produzione industriale cala del 4% nell'Unione Europea a 27 Stati e del 3,2% nell'Area Euro rispetto a giugno 2023.

LA CONGIUNTURA ITALIANA

Il Fondo Monetario Internazionale (FMI) ha rivisto al rialzo le previsioni di crescita del PIL per l'Italia nel 2025, portandole a +0,9%. Per il 2024, il PIL italiano crescerà dello 0,7% come previsto ad aprile. Le stime per la Germania rimangono invariate, con un +0,2% nel 2024 e un +1,3% nel 2025. Per la Francia, le previsioni di crescita per quest'anno sono state aumentate a +0,9% (+0,2 punti percentuali), mentre quelle per il prossimo anno sono state leggermente riviste al ribasso a +1,3% (-0,1 punti percentuali).



Secondo l'ultimo Conto Economico Trimestrale di Istat nel secondo trimestre del 2024 il PIL, espresso in

valori concatenati con anno di riferimento 2015, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato, è cre-

MERCATO



sciuto dello 0,2% rispetto al trimestre precedente e dello 0,9% nei confronti del secondo trimestre del 2023. La crescita congiunturale del PIL diffusa il 30 luglio 2024 era stata anch'essa dello 0,2%, così come la crescita tendenziale era stata dello 0,9%.

Il secondo trimestre del 2024 ha avuto due giornate lavorative in meno del trimestre precedente e una giornata lavorativa in più rispetto al secondo trimestre del 2023. La crescita acquisita per il 2024 è pari allo 0,6%. Rispetto al trimestre precedente, le componenti della domanda interna registrano una stazionarietà dei consumi finali nazionali e una lieve crescita degli investimenti fissi lordi pari allo 0,3%. Sia le importazioni sia le esportazioni sono in diminuzione, rispettivamente dello 0,6% e dell'1,5%. La domanda nazionale al netto delle scorte ha contribuito positivamente alla crescita del PIL per 0,1 punti percentuali con un apporto positivo di 0,1 punti sia della componente dei consumi delle famiglie e delle Istituzioni

Sociali Private-ISP, sia di quella degli investimenti fissi lordi. Per contro la componente della spesa delle Amministrazioni Pubbliche (AP) ha sottratto 0,1 punti percentuali alla crescita del PIL. Positivo anche il contributo della variazione delle scorte, in misura di 0,4 punti percentuali a fronte dell'apporto negativo della domanda estera netta per 0,3 punti percentuali. Si registrano andamenti congiunturali negativi del valore aggiunto nell'agricoltura e nell'industria, diminuiti rispettivamente dell'1,7% e dello 0,5% e un andamento positivo nei servizi, cresciuti dello 0,4%. Secondo i dati Istat, a giugno 2024 l'indice della produzione industriale è in calo del 2,6% rispetto a giugno 2023 ed in crescita dello 0,5% rispetto a maggio 2024. Anche l'indice della produzione per il solo settore automotive è in calo, nello specifico del 25,0% rispetto a giugno 2023 e cresce del 2,2% rispetto al mese precedente. Nei primi sei mesi del 2024 l'indice della produzione industriale nel suo complesso registra

un calo (-3,2%). Nello stesso periodo, il settore automotive registra un decremento del 16,3%. A giugno 2024, i singoli comparti del settore automotive mostrano le seguenti variazioni tendenziali:

- l'indice della produzione di autoveicoli (cod. Ateco 29.1) è in calo del 36,0% nel mese e del 19,6% nel cumulo;
- l'indice della produzione di carrozzerie R&S (cod. Ateco 29.2) incrementa dello 0,2% nel mese e del 13,9% nel cumulo;
- l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli (cod. Ateco 29.3) risulta in calo del 15,6% nel mese e del 18,0% nel cumulo. Per quanto riguarda la produzione rilevata da Anfia, il totale delle autovetture prodotte nel mese di giugno ammonta a circa 25mila unità di volume, in calo del 54,3% rispetto a giugno del 2023. Nel cumulo dei sei mesi sono state prodotte 202mila autovetture, in calo del 32,2% sullo scorso anno. Il totale degli autoveicoli nel primo semestre si attesta invece a circa 368mila volumi, in calo del 20,6% rispetto alla produzione dello stesso semestre di riferimento del 2023.

DOMANDA DI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

Veicoli commerciali <3.500 kg

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il 2023 a +22,5%, con circa 196mila volumi immatricolati, a fronte dei 160mila del 2022. Nei primi sei mesi del 2024 il mercato ha continuato a crescere a doppia cifra, con un lieve rallentamento a luglio (+2,1%). Il mese di agosto, invece, ha registrato una gelata nelle immatricolazioni con una flessione del 30,7%. Nel cumula-

MERCATO

AUTOCARRI



ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOCARRI CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 31/8/2024 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

MESI	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	2.964	2.586	14,6
Febbraio	2.315	2.207	4,9
Marzo	2.604	2.640	-1,4
Aprile	2.348	1.994	17,8
Maggio	3.092	2.967	4,2
Giugno	3.444	2.792	23,4
Luglio	2.768	2.796	-1,0
Agosto	1.393	2.567	-45,7
Settembre		1.613	-
Ottobre		2.237	-
Novembre		2.616	-
Dicembre		1.874	-
Totale	20.928	28.889	-27,6
Gen-Ago	20.928	20.549	1,8

Area geografica	Gen-Ago 2024	Gen-Ago 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	5.839	5.862	-0,4
Nord Est	6.012	5.589	7,6
Centro	3.241	3.231	0,3
Sud-Isole	5.836	5.867	-0,5
Totale	20.928	20.549	1,8

Classi di peso (kg)	Gen-Ago 2024	Gen-Ago 2023	Var. % 24/23
3.501-5.000	255	105	142,9
5.001-8.000	1.610	1.647	-2,2
8.001-12.500	912	922	-1,1
12.501-16.000	720	590	22,0
>16.000	17.431	17.285	0,8
Totale	20.928	20.549	1,8

Tipologia	Gen-Ago 2024	Gen-Ago 2023	Var. % 24/23
Trattori	10.724	10.904	-1,7
Cabinati	10.204	9.645	5,8
Totale	20.928	20.549	1,8

Destinazione	Gen-Ago 2024	Gen-Ago 2023	Var. % 24/23
Cantiere	2.341	1.804	29,8
Stradali	18.587	18.745	-0,8
Totale	20.928	20.549	1,8

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

to comunque i volumi risultano in aumento dell'11,1% rispetto allo stesso periodo del 2023 attestandosi a oltre 136mila immatricolazioni, 13mila unità in più sul 2023.

Autocarri > 3.500 kg ptt

Anche gli autocarri pesanti hanno chiuso il 2023 in crescita, a 28.885 unità, contro le 25.700 circa del 2022. In percentuale, i volumi immatricolati registrano una variazione positiva dell'11,3%. I primi due mesi del 2024 registrano una crescita tendenziale rispettivamente del 14,6% e del 4,9%, mentre marzo chiude in calo dell'1,4% rispetto allo stesso mese del 2023. In ripresa il mercato di aprile (+17,8%), di maggio (+4,2%) e di giugno (+23,4%). I mesi di luglio e di agosto invece registrano due segni negativi, rispettivamente con -1% e volumi dimezzati

nel mese di agosto. Il cumulato da inizio anno vede immatricolate circa 21mila unità, l'1,8% in più dei primi otto mesi del 2023. Nel periodo considerato, l'unica area geografica che mostra un segno nettamente positivo è il Nord Est, dove sono stati immatricolati 6 mila veicoli, il 7,6% in più rispetto agli otto mesi del 2023. Il Centro riesce a mantenere volumi stabili sul 2023 (+0,3%), così come il Nord Ovest e il Sud (Isole incluse), in calo rispettivamente dello 0,4% e dello 0,5%. Per distribuzione, il Nord Est detiene il 28,7% della quota di mercato, il Nord Ovest ed il Sud con le isole il 27,9%, mentre il Centro costituisce il restante 15,5% del mercato totale del periodo considerato. Nell'analisi per classi di peso gli autocarri sopra le 16 tonnellate, che costituiscono l'83,3%

del mercato, registrano una crescita dello 0,8% rispetto al 2023. In crescita anche tutte le altre classi, ad eccezione delle fasce che vanno dalle 5 alle 8 tonnellate e dalle 8 alle 12,5 tonnellate che calano rispettivamente del 2,2% e dell'1,1%. Per destinazione gli autocarri stradali, con 18.587 libretti di circolazione emessi, costituiscono l'88,8% del mercato totale e vedono i propri volumi in flessione dello 0,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. I mezzi destinati ai cantieri, che hanno una quota dell'11,2%, registrano invece una crescita pari al 29,8%. Più equilibrata la distribuzione tra autocarri rigidi (48,8%) e trattori stradali (51,2%), con volumi rispettivamente in aumento del 5,8% e in calo dell'1,7% in confronto al periodo gennaio-agosto 2023.



AUTOBUS

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOBUS CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 31/8/2024 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	583	418	39,5
Febbraio	498	419	18,9
Marzo	494	508	-2,8
Aprile	562	316	77,8
Maggio	632	358	76,5
Giugno	707	389	81,7
Luglio	669	496	34,9
Agosto	301	464	-35,1
Settembre		598	-
Ottobre		449	-
Novembre		457	-
Dicembre		333	-
Totale	4.446	5.205	-14,6
Gen-Ago	4.446	3.368	32,0

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut. Min. DO7161/H4)

Area geografica	Gen-Ago 2024	Gen-Ago 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	884	889	-0,6
Nord Est	618	793	-22,1
Centro	1.094	532	105,6
Sud-Isola	1.850	1.154	60,3
Totale	4.446	3.368	32,0

Segmento Anfia	Gen-Ago 2024	Gen-Ago 2023	Var. % 24/23
Autobus/Midibus urbani	1.295	873	48,3
Autobus/Midibus interurbani	1.393	1.456	-4,3
Autobus/Midibus turistici	548	379	44,6
Minibus	835	341	144,9
Scuolabus	375	319	17,6
Totale	4.446	3.368	32,0

Rimorchi/semirimorchi >3.500 kg ptt

Il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg, che aveva chiuso positivamente sia il 2022 (+11% sul 2021) che il 2021 (+32,4% sul 2020), ha registrato invece una flessione nel 2023. Con 15.550 rimorchi

e semirimorchi immatricolati, il comparto risultava in calo dell'8% circa. Le prospettive per il nuovo anno, purtroppo, non sono differenti: nei primi otto mesi risultano in positivo anno su anno solo i mesi di aprile (+1,2%), giugno (+5,5%) e luglio (+6,7%). Nel cumulato del periodo sono stati emessi

9.402 libretti di circolazione contro i 10.673 del periodo gennaio-agosto 2023, in calo complessivamente dell'11,9%. Il mese di agosto, nonostante le ottime performance del bimestre precedente, vede il mercato in calo del 15,4% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. In particolare,

MERCATO



RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

ITALIA - IMMATRICOLATO R&S CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 31/8/2024 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	1.194	1.364	-12,5
Febbraio	974	1.331	-26,8
Marzo	1.096	1.711	-35,9
Aprile	1.147	1.133	1,2
Maggio	1.306	1.468	-11,0
Giugno	1.447	1.371	5,5
Luglio	1.433	1.343	6,7
Agosto	805	952	-15,4
Settembre		1.322	-
Ottobre		1.260	-
Novembre		1.432	-
Dicembre		865	-
Totale	9.402	15.552	-39,5
Gen-Ago	9.402	10.673	-11,9

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut. Min. DO7161/H4)

Area geografica	Gen-Ago 2024	Gen-Ago 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	2.339	2.989	-21,7
Nord Est	2.471	3.222	-23,3
Centro	1.376	1.397	-1,5
Sud-Isole	3.216	3.065	4,9
Totale	9.402	10.673	-11,9

Tipologia	Gen-Ago 2024	Gen-Ago 2023	Var. % 24/23
Rimorchi	934	895	4,4
Semirimorchi	8.468	9.778	-13,4
Totale	9.402	10.673	-11,9

Provenienza	Gen-Ago 2024	Gen-Ago 2023	Var. % 24/23
Marche nazionali	4.231	4.243	-0,3
Marche estere	5.171	6.430	-19,6
Totale	9.402	10.673	-11,9

risultano in sofferenza il Nord Ovest ed il Nord Est, rispettivamente in calo del 23,3% e del 21,7%. Il Centro registra una flessione più lieve, pari all'1,5% e infine il Sud con le Isole che risulta essere l'unica area a mostrare una variazione positiva (+4,9%). Il Sud risulta anche l'area con il mercato più rilevante grazie a una quota di mercato pari al 34,2%; seguono il Nord Ovest con il 24,9% e il Nord Est con il 26,3%. Il restante 14,6% è costituito dalle immatricolazioni delle regioni del Centro. Le marche estere (con il 55% del mercato) registrano una contrazione pari al 19,6% nel cumulo da inizio anno, mentre le marche nazionali (il rimanente 45%) segnano un -0,3%. Il mercato si compone per il 90,1% di semirimorchi (8.468 unità, con una variazione percentuale negativa del 13,4%) e per il 9,9% di rimorchi (934 unità immatricolate da inizio anno, in crescita del 4,4%).

Autobus >3.500 kg ptt

Il mercato degli autobus sopra le 3,5 tonnellate, che risulta da anni estremamente altalenante, ha chiuso il 2023 a 5.205 unità, in crescita di oltre il 56% rispetto al 2022. Nel periodo in analisi il comparto, che continua a beneficiare dei fondi per il trasporto pubblico, cresce ancora e registra un +77,8% nel mese di aprile, +76,5% nel mese di maggio, +81,7% nel mese di giugno. La crescita rallenta in luglio e subisce un drastico calo nel mese di agosto (-35,1%). Nel complesso, con 4.446 unità immatricolate da gennaio, il mercato dei bus continua a crescere del 32% sul 2023. Dal punto di vista dell'area geografica risultano in crescita il Centro (+105,6%) ed il Sud (+60,3%). In calo le regioni del Nord Est (-22,1%), mentre il Nord Ovest risulta pressoché stabile (-0,6%, 5 unità a volumi). La distribuzione degli autobus immatricolati vede il Sud con

la quota di mercato più alta (41,6%), seguito dal Centro (24,6%) e dal Nord Ovest (19,9%). Fanalino di coda il Nord Est con il 13,9% del mercato dei primi otto mesi del 2024. Per destinazione d'uso, risultano in crescita tutti i segmenti: i minibus sono il segmento che cresce maggiormente, con volumi in aumento del 145%. Rappresentano però il segmento con una delle quote di mercato più basse dall'inizio dell'anno, vale a dire il 18,8% del mercato totale.

Anche gli autobus urbani e i turistici registrano crescite a doppia cifra, rispettivamente +48,3% e 29,1% di market share, e +44,6%, con una market share del 12,3% circa. I bus interurbani risultano in calo del 4,3% ed hanno una quota di mercato del 12,3%. Infine gli scuolabus, che costituiscono l'8,4% del mercato complessivo, mostrano un incremento nei volumi immatricolati del 17,6%.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MERCATO

BAROMETRO Aftermarket



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Secondo l'analisi di Anfia, il primo semestre del 2024 del mercato del post vendita truck registra le migliori performance di fatturato degli ultimi cinque anni

Il Barometro Aftermarket Truck, iniziativa della sezione Aftermarket di Anfia in collaborazione con la sezione Automotive di Asap Service Management Forum, segnala che il fatturato del primo semestre 2024 del mercato totale del post vendita truck ha registrato

una variazione positiva rispetto ai quattro anni precedenti: +77% rispetto al 2020, +26% rispetto al 2021, +19% rispetto al 2022 e +10% rispetto al 2023.

In particolare, le prestazioni di fatturato del primo trimestre del 2024 sono state le migliori dall'inizio della rilevazione dei

dati, mentre quelle del secondo trimestre sono state le seconde migliori registrate fino a oggi. Per svolgere analisi puntuali, lo studio ha previsto la categorizzazione dei codici aziendali in 8 famiglie di prodotto secondo una nomenclatura comune fornita da Anfia.

MERCATO

Le famiglie di prodotto sono state a loro volta aggregate in tre macrofamiglie: Motore & Trasmissione, Sopratalaio e Sottotalaio.

La motivazione che ha guidato la scelta di questo accorpamento è stata dettata dalla necessità di assicurare la confidenzialità dei dati forniti dalla singola azienda e la rilevanza delle analisi, portando a definire due criteri vincolanti per la pubblicazione dei dati in forma aggregata, ovvero la presenza di almeno 3 aziende coinvolte per ogni famiglia di prodotto e una quota di fatturato dell'azienda leader di mercato inferiore al 55%. Poiché l'analisi delle singole famiglie non sempre ha consentito il rispetto di questi vincoli, gli analisti hanno aggregato le tre macrofamiglie menzionate. In questo modo, i due vincoli indicati sono sempre stati rispettati.

ANDAMENTI PER MACROFAMIGLIE

L'andamento del fatturato mensile aggregato per la macrofamiglia Motore & Trasmissione è stato tendenzialmente in crescita. Un comportamento molto simile è stato rilevato anche per la macrofamiglia Sottotalaio. Invece, per quanto concerne la macrofamiglia Sopratalaio, il primo trimestre è stato caratterizzato da un andamento costante, per poi presentare un andamento inizialmente in decrescita e poi in crescita nel secondo trimestre. Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumu-

ANDAMENTO DEL FATTURATO CUMULATO DEL MERCATO TOTALE SU BASE MENSILE (2020 - primo semestre 2024)



ANDAMENTO DEL FATTURATO DEL MERCATO TOTALE SU BASE TRIMESTRALE (2020 - primo semestre 2024)



Barometro Aftermarket Truck Anfia primo semestre 2024: anche le macrofamiglie Motore & Trasmissione e Sopratalaio mostrano variazioni percentuali positive rispetto agli anni precedenti

lato delle macrofamiglie rispetto agli anni precedenti, la macrofamiglia Motore & Trasmissione ha registrato un incremento del +9% rispetto al 2023, del +16% rispetto al 2022 e del +33% rispetto al 2021. Anche la macrofamiglia Sopratalaio ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato positiva rispetto ai tre anni precedenti, in particolare pari a +45% rispetto al 2023,

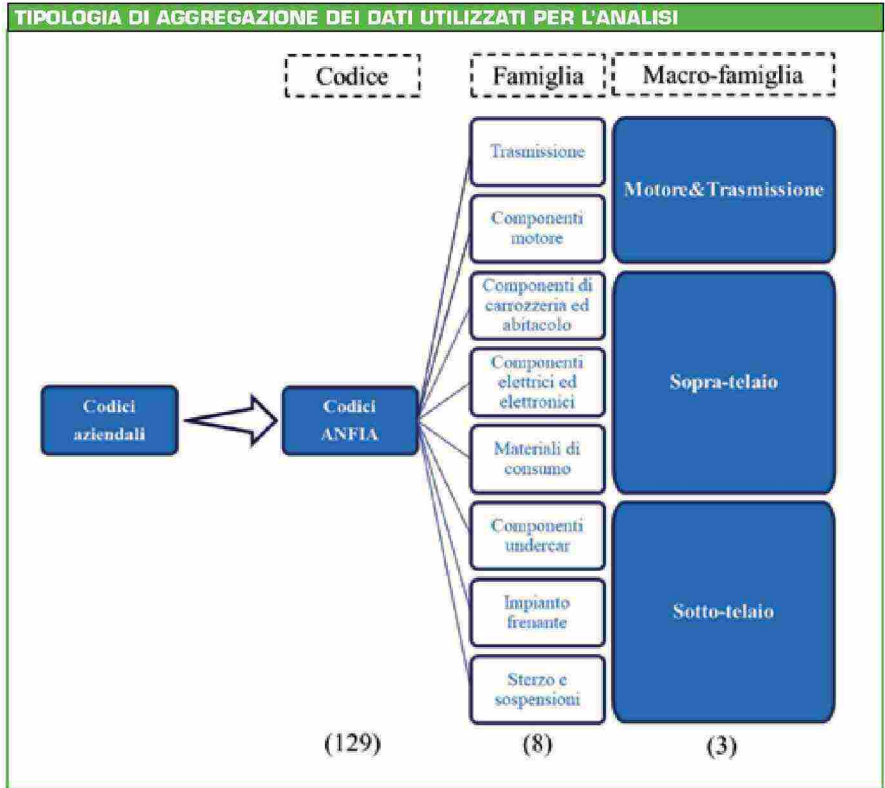
MERCATO

+56% rispetto al 2022 e +27% rispetto al 2021.

Diversamente, la macrofamiglia Sottotelaio ha registrato nel primo semestre del 2024 una variazione percentuale del fatturato cumulato positiva sia rispetto al 2022 (+10%) sia al 2021 (+15%), ma sostanzialmente invariata se si fa riferimento al 2023 (0%).

IL COMMENTO DI ANFIA

“I dati del primo semestre 2024 - ha sottolineato Alessio Sitrán, Responsabile Area Truck & Bus di Anfia Aftermarket - sono un’ulteriore conferma della proattività delle scelte di investimento operate negli anni scorsi dalle aziende, che hanno saputo creare le basi per garantire non solo la resilienza del comparto, anch’esso parte integrante della trasformazione che sta interes-

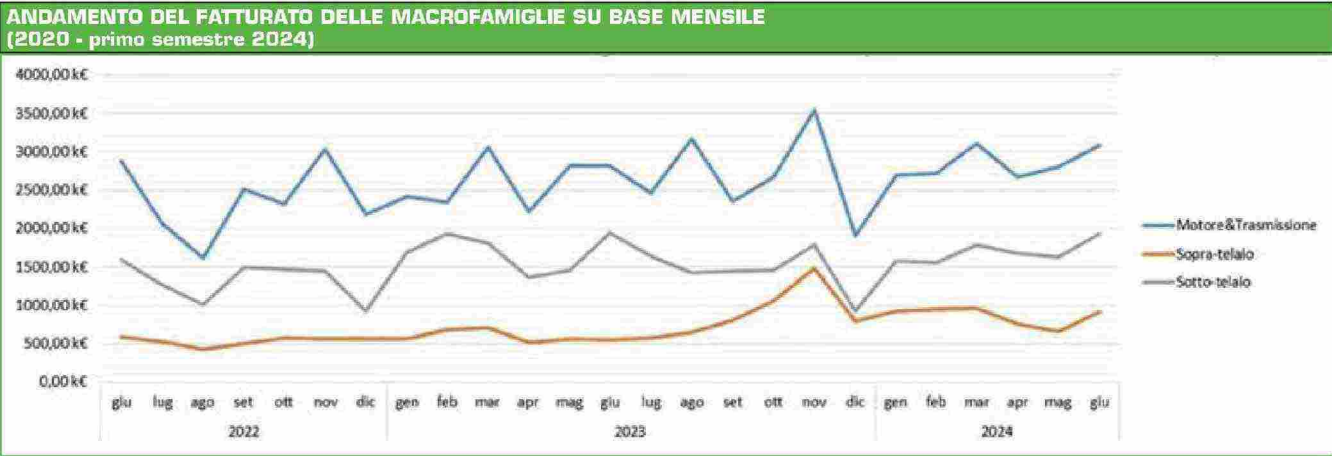


30



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MERCATO



Alessio Sitran: "I dati del primo semestre 2024 confermano la proattività degli investimenti operati negli anni scorsi dalle aziende"

BAROMETRO AFTERMARKET TRUCK ANFIA (primo semestre 2024)

Macrofamiglie prodotto	Variatione % fatturato 2024/2023	Variatione % fatturato 2024/2023	Variatione % fatturato 2024/2023
Motore & Trasmissione	9%	16%	33%
Sopratelaio	45%	56%	27%
Sottotelaio	0%	10%	15%
Mercato totale	10%	19%	26%



sando il mondo automotive, ma anche lo sviluppo futuro grazie a prodotti e modelli di business innovativi che hanno consentito al settore di adattarsi con rapidità ai cambiamenti di scenario, tecnici e normativi, ma anche alle mutate esigenze di mercato. La presenza di importanti e pressoché uniformi e costanti segni positivi avvalorano quindi il consolidamento e la dinamicità del settore anche a fronte del pari incremento, nello stesso periodo di rilevazione del Barometro Aftermarket Truck, registrato dal comparto del veicolo industriale e a discapito dei timori di fenomeni contrattivi ipotizzati all'inizio del 2024".