



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 5 all'11 novembre 2024

Torino, 13 novembre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
1+19+0	Il Sole 24 Ore	05/11/2024	<i>Auto, vendite in calo del 9% a ottobre Stellantis -27,8% (F.Greco)</i>	2
43	Corriere della Sera	05/11/2024	<i>Auto giu' del 9%, la Cina fa ricorso sui dazi (R.Querze')</i>	4
29	La Repubblica	05/11/2024	<i>La Cina si rivolge al Wto sui dazi e blocca gli investimenti europei (D.Longhin)</i>	5
26	La Stampa	05/11/2024	<i>Int. a A.Moro: "I volumi sono destinati a scendere ancora. Aumenteranno le importazioni dalla Cina" (C.Lui.)</i>	6
16	Il Messaggero	05/11/2024	<i>Auto, vendite in calo del 9% E-car, la Cina ricorre al Wto (J.Orsini)</i>	7
21	Libero Quotidiano	05/11/2024	<i>Male le vendite di auto Stellantis giu' del 28% (B.Vitetta)</i>	8
6	Il Quotidiano del Sud - L'Altravoce dell'Italia	05/11/2024	<i>Nei primi se'i'i e mesi +6% import</i>	9
11	Il Quotidiano del Sud - L'Altravoce dell'Italia	05/11/2024	<i>Mercato dell'auto, vendite giu' del 9,1% Ma in futuro andra' anche peggio</i>	10
11	La Notizia (Giornale.it)	05/11/2024	<i>Crollano le immatricolazioni Profondo rosso per Stellantis (S.R.)</i>	12
	Corriere.it	05/11/2024	<i>L'alleanza tra Orsini e Meloni alla triplice verifica: Fondo automotive, Ace e Ires</i>	13
	Exportiamo.it	05/11/2024	<i>Import di Auto in Italia in Crescita, ma l'Export Stenta: il Bilancio di ANFIA</i>	15
	Ilmessaggero.it	05/11/2024	<i>Anfia, per l'auto terzo mese consecutivo in significativo calo. Vavassori: «Domanda in calo mette in</i>	17
	Ilmessaggero.it	05/11/2024	<i>Auto, vendite in calo del 9%. E-car, la Cina ricorre al Wto</i>	18
	Italia-informa.com	05/11/2024	<i>Mercato auto, ANFIA: ottobre mese consecutivo in significativo calo (-9,1%)</i>	20
	Italia-informa.com	05/11/2024	<i>Vola il mercato delle auto usate: i marchi con piu' passaggi di proprieta'</i>	24
	Lastampa.it	05/11/2024	<i>"I volumi sono destinati a scendere ancora. Aumenteranno le importazioni dalla Cina" - La Stampa</i>	27
	Piemonteeconomy.it	05/11/2024	<i>Osservatorio settore automotive</i>	28
	RadioRadicale.it	05/11/2024	<i>Fondo automotive e crisi del settore. Intervista a Marco Stella, vicepresidente di Anfia</i>	35
14	Avvenire	06/11/2024	<i>Taglio agli incentivi, dramma per l'auto. Ma il mercato certifica il loro fallimento (A.Caprotti)</i>	36
10	L'Eco di Bergamo	06/11/2024	<i>Tanti i super ospiti per "Citta' Impresa" e focus sul voto Usa</i>	38
	Autobusweb.com	06/11/2024	<i>Mercato bus Italia ancora in positivo: 5.276 immatricolazioni dal 1° gennaio al 31 ottobre. Ecco la</i>	40
	Avvenire.it	06/11/2024	<i>Un dramma per l'auto, ma il mercato certifica il loro fallimento</i>	42
	Inforicambi.it	07/11/2024	<i>Mercato auto, un calo consistente nel mese di ottobre</i>	45
	NEWSAUTO.it	07/11/2024	<i>Incentivi auto 2025, stop Ecobonus</i>	47
	Sicuraauto.it	07/11/2024	<i>Incentivi auto 2025 cancellati: l'annuncio ufficiale</i>	53
	Siderweb.com	07/11/2024	<i>Torna Bilanci d'Acciaio - Il 13 novembre a Brescia la presentazione dell'edizione 2024 della ricerca</i>	58
	Trasporti-Italia.com	07/11/2024	<i>Osservatorio componentistica auto: preoccupazioni per il 2024</i>	60

IMMATRICOLAZIONI

Auto, vendite
in calo del 9%
a ottobre
Stellantis -27,8%

Immatricolazioni

Auto, a ottobre ancora vendite
in flessione: -9% sull'anno —p.20

Filomena Greco —a pag. 20

Auto, mercato italiano in calo del 9% a ottobre

Immatricolazioni

La quota dell'elettrico
ferma al 4%, in calo rispetto
al 5,2% di settembre

Stellantis perde un terzo
dei volumi, con Fiat che ha
registrato un crollo del 43%

Filomena Greco
TORINO

Si contrae ancora nel mese di ottobre il mercato auto in Italia, con immatricolazioni in calo del 9% e una quota di full electric ferma al 4%, in calo rispetto al 5,2% di settembre. Si tratta del terzo risultato negativo per l'Italia nel settore auto. Le immatricolazioni si sono fermate nel mese a quota 126.500 mentre da inizio anno sono state registrate un milione e 328.663 autovetture, con una crescita rispetto al 2023 inferiore all'1% e un gap sul 2019 poco sotto il 20%. Gli ultimi mesi hanno di fatto interrotto la fase di recupero dei vo-

lumi e nel solo trimestre agosto-ottobre la flessione è stata del 10,7%, fa notare l'Unrae. In questo contesto il marchio Fiat perde il 43% dei volumi ed è superato dalle immatricolazioni di Volkswagen e Toyota.

Gli incentivi, che sono stati quasi completamente utilizzati nelle diverse categorie, hanno di fatto esaurito la capacità di stimolare il mercato: a fronte di un miliardo di risorse investite a sostegno della domanda, si può anticipare che il risultato ottenuto sarà quello di mantenere le immatricolazioni più o meno al livello raggiunto nel 2023. «Grazie alla modesta crescita accumulata nella prima parte dell'anno, il 2024 dovrebbe chiudere - anticipa Gian Primo Quagliano responsabile del Centro Studi Promotor - con un livello di immatricolazioni dell'ordine di un milione e 600mila unità». Un livello basso se si considera che nel 2001 in Italia vennero immatricolate 2.418.226 e su questo livello il mercato si è mantenuto fino al 2007. Su questa stessa previsione di mercato si attesta anche l'Unrae, l'Associazione dei costruttori di auto esteri, che ha rivisto al ribasso le sue stime precedenti. Per il presidente Michele Crisci, «emerge con

chiarezza l'urgenza di rifinanziare l'Ecobonus per i prossimi anni. Risulta prioritario revocare la decisione di tagliare il Fondo automotive, ma anche individuare nuove misure che consentano di raggiungere gli sfidanti obiettivi fissati dall'Ue». In una situazione di conclamata difficoltà della filiera italiana, evidenzia l'Anfia, l'Associazione delle imprese della filiera automotive, «risulta incomprensibile il taglio delle risorse del fondo automotive programmato nel disegno di legge di bilancio 2025, che chiediamo fortemente possa per la massima parte rientrare durante l'iter parlamentare della manovra» sottolinea il presidente Roberto Vavassori.

Tra le case produttrici, Stellantis perde un terzo dei volumi nel mese e cala dell'8,5% da inizio anno, con Fiat che nel mese perde il 43% dei volumi, il 13,5% da inizio anno, e una quota di mercato scesa sotto il 10%, superata nel mese da Volkswagen e Toyota, che come Gruppo cresce del 27% da inizio anno. Il Gruppo Volkswagen mantiene i volumi 2023 da gennaio a ottobre mentre Renault migliora del 12% le immatricolazioni da gennaio ma resta in terreno negativo nel mese di ottobre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Settore in panne. Gli ultimi mesi hanno interrotto la fase di recupero dei volumi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Auto giù del 9%, la Cina fa ricorso sui dazi

Le imprese: ritirare i tagli al fondo di settore. Domani Tavares alla Maserati. La Fiom: sciopero

di **Rita Querezè**

L'incertezza sulle politiche — in Europa e in Italia — non fa bene al mercato dell'auto. A ottobre sono state immatricolate 126.488 vetture (dati del ministero dei Trasporti) a fronte delle 139.078 registrate nello stesso mese dell'anno scorso: meno 9,05%. Se si guarda ai primi dieci mesi del 2024, le immatricolazioni sono aumentate dello 0,9% a quota 1.332.807. A fine anno, secondo le previsioni del centro studi Promotor, saranno circa 1,6 milioni, il 16,5% in meno rispetto al periodo pre-Covid. Se poi si considera in particolare Stellantis, il gruppo guidato da Carlos Tavares

ha immatricolato a ottobre 31.924 auto: meno 27,8%. Nei primi dieci mesi del 2024 la quota di mercato in Italia è scesa dal 32,8 al 29,9%. Tavares visiterà oggi a Modena lo stabilimento di Maserati: Fiom-Cgil ha risposto con uno sciopero di quattro ore.

Tornando alle immatricolazioni, in Italia la mobilità elettrica stenta a prendere piede. A ottobre sono state immatricolate 4.963 vetture *full electric*, in calo del 13,3% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. E così la quota di mercato è scesa dal 4,1 al 3,9%. Mentre — fa notare Motus-E, associazione delle aziende della mobilità elettrica — la quota di mercato delle

elettriche si attesta al 17,2% in Francia, al 13,1% in Germania, al 5,2% in Spagna e al 17,9% nel Regno Unito.

Venendo ai fattori di incertezza che frenano il mercato, in Europa non è ancora chiara la strada che si intende prendere prima di tutto sulle multe che vari produttori europei dovrebbero pagare per l'eccesso di emissioni di Co2 a causa dei bassi volumi di vendita di auto elettriche. Ma anche i termini dell'accordo che prevede lo stop alle auto con motore a scoppio nel 2035 potrebbero essere ridiscussi in anticipo rispetto all'appuntamento fissato per il 2026.

In Italia a fare discutere è la cancellazione dei 4,6 miliardi

che il governo Draghi aveva destinato al settore. Ne chiedono il ripristino pressoché tutte le associazioni del settore. Anfia in primis (i componenti) ma anche Unrae, Federauto, Motus-E, Federmeccanica. Se ne parlerà di certo al tavolo convocato dal Mimit sull'auto il 14 novembre.

Intanto la Cina intenterà una causa presso l'Organizzazione mondiale del commercio (Wto) contro i dazi Ue sui veicoli elettrici prodotti in Cina entrati in vigore il 30 ottobre. Secondo il governo cinese i dazi violano «gravemente» le regole del Wto e mancano di «basi oggettive e legali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vendite



● A ottobre le vendite di Stellantis in Italia sono calate del 27,8%

● La quota di mercato del gruppo guidato da Carlos Tavares è scesa al 29,9%

1,6

milioni

Le immatricolazioni previste per il mercato italiano nel 2024: in calo del 16,5%

3,9

per cento

La quota di mercato delle auto elettriche a ottobre. Un anno fa era il 4,1 per cento



AUTOMOTIVE

La Cina si rivolge al Wto sui dazi e blocca gli investimenti europei

di Diego Longhin

ROMA – La Cina porta i dazi di Bruxelles contro le e-car di fronte alla Wto, l'organizzazione mondiale del commercio. A parole l'Europa e il Paese del Dragone dicono di voler trovare un'intesa, tant'è che l'Eurocommissione ha mandato a Pechino due inviati per discutere ad oltranza non solo con il governo, ma con le case automobilistiche. Nei fatti, però, l'escalation potrebbe non avere fine. La Repubblica Popolare, fino a quando non sarà definita la questione, ha imposto alle case automobilistiche, controllate direttamente o indiretta-

Pechino porta le misure di Bruxelles all'esame dell'organizzazione mondiale del commercio
In corso altre due inchieste Ue su pannelli solari e turbine eoliche



Al vertice
La direttrice del Wto, Ngozi Okonjo-Iweala

xelles la sovrattassa all'import è del 20,7% rispetto al 35,3% valido per le aziende reticenti. Nel complesso, sommando l'obolo del 10% già in vigore, le tariffe hanno raggiunto la quota del 45,3% e la durata di cinque anni. La Ue ha in corso altre due inchieste sui sussidi nei settori dei pannelli solari e delle turbine eoliche. Pechino, come risposta ai dazi sulle e-car, ha avviato anche indagini sui contributi Ue nel comparto lattiero-caseario e sulla carne di maiale. E ha sanzionato i brandy europei per colpire il cognac francese. E sta lavorando al rialzo delle aliquote dal 15 al 25% per le auto di grossa cilindrata per mettere ancora più in difficoltà la Germania, Paese simbo-

lo della crisi dei veicoli in Europa. Ancora in rosso il mercato. Ad ottobre in Italia sono state immatricolate 126.488 auto, il 9,05% in meno dello stesso mese del 2023. Nei dieci mesi - secondo i dati del ministero dei Trasporti - sono state vendute 1.328.663 auto, appena lo 0,096% in più del 2023. È il terzo mese in rosso consecutivo e le vendite di elettrico sono calate di oltre il 13%. Stellantis a ottobre ha immatricolato 31.924 auto con un calo del 27,8% rispetto al 2023. La quota di mercato scende dal 31,7% al 25,2%. Nei dieci mesi il gruppo, che ha come primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica* ha venduto l'8% in meno. In questo quadro a tinte scure il presidente dell'Anfia, l'associazione dell'indotto, si rivolge al governo: «La crisi della domanda in Italia e in Europa stanno creando una situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera. È assolutamente necessario ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la filiera».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

-9,05%

Il calo
Il mercato dell'auto in Italia è calato del 9,05% a ottobre, mentre Stellantis ha perso il 27,8%

mente dallo Stato, di stoppare le ipotesi di investimenti in nuovi siti produttivi in Europa, tranne che per le intese già siglate, come Byd in Ungheria e Chery in Spagna.

Pechino si è appellata al sistema di risoluzione delle controversie del Wto per «salvaguardare gli interessi di sviluppo» dell'industria dei veicoli elettrici, ribadendo «la forte opposizione ai dazi Ue» visti come «protezionismo commerciale in nome della compensazione» antisussidi secondo il ministero del Commercio. I dazi sono entrati in vigore il 31 ottobre. Si attestano al 7,8% per le Tesla prodotte a Shanghai, al 17% per le e-car di Byd, al 18,8% per Geely e al 35,3% per Saic. Per i gruppi che hanno collaborato all'indagine di Bru-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

ALBERTO MORO. L'ad di Bitron: "Tutto il settore vive nell'incertezza, il governo eviti i tagli" "I volumi sono destinati a scendere ancora Aumenteranno le importazioni dalla Cina"

L'INTERVISTA

«L'incertezza delle norme e il mercato che non è pronto per passare all'elettrico rischiano di mandare in crisi il settore dell'auto». Alberto Moro, amministratore delegato di Bitron Automotive Solutions, sintetizza i timori che accompagnano le aziende della filiera, schiacciate da una trasformazione che non procede alla velocità auspicata e da una direzione legislativa «poco chiara».

Le difficoltà si stanno acuendo?
«Abbiamo rilevato una crescita molto forte fino al 2023. Anche per quest'anno le previsioni erano di crescita, invece il dato di fatto è che il mercato nel 2024 è stazionario e il numero di immatricolazioni all'incirca resterà pari a quello del 2023 anche per il 2025. Con l'aggravante che sta calando la produzione».

Come mai?
«Registriamo un decremento di produzione di circa il 4% perché ci sono parecchi stock di veicoli invenduti. Se si esclude la Cina, i progetti di transizione hanno frenato ovunque. Basta vedere quello che sta succeden-

do con Volkswagen».

Quali sono le cause?

«È l'incertezza legislativa che sta tenendo fermo il mercato. Le persone non comprano, c'è un incremento solo per le auto usate. Le regole vanno riviste perché il mercato non è pronto: si è fatta forzatura, i clienti non sono ancora in grado di vedere le elettriche come una potenzialità».

Cosa si rischia con le sanzioni che dovrebbero scattare nel 2025?

«Che i marchi europei riducano la produzione anche delle auto termiche per evitare sanzioni: un problema per tutta la filiera perché è una situazione che genera incertezza. Non ci sono piani, non sappiamo ancora cosa si venderà e si stima che i costruttori dovranno tagliare la produzione di circa 2,5 milioni di vetture. Ovviamente non verrà fabbricato un numero di vetture elettriche che possa compensare. La Cina non ha abbandonato la produzione delle motorizzazioni tradizionali e l'Ue non ha previsto dazi per queste. Il risultato sarà che non si andranno a tagliare le emissioni ma solo a immatricolare auto fabbricate in Cina».

Le norme volute dall'Ue non



Alberto Moro, ceo di Bitron

raggiungono l'obiettivo?

«Sì, mi sembra che si voglia a tutti i costi spingere una tecnologia piuttosto che un obiettivo. Faccio un altro esempio. Per le flotte aziendali, che in Italia rappresentano circa il 40% delle immatricolazioni, ora sono previste quattro fasce in base alle emissioni di CO2. L'intenzione, inserita nella nuova manovra finanziaria, è detassare le flotte aziendali elettriche e plug-in ma raddoppiare le imposte per le tradizionali, le full hybrid e le mild hybrid. Ma le auto plug-in inquinano di più delle mild hybrid».

Cosa si sarebbe dovuto fare?

«Si sarebbe dovuto fissare l'obiettivo di ridurre le emissioni ma lasciando libera la tecnologia. Invece si è imposta l'idea che solo l'elettrico sia in grado

di ridurre le emissioni. Eppure l'energia non viene prodotta solo con fonti rinnovabili e quindi non è al 100% green. Credo che ci siano margini di migliorare le emissioni anche con l'idrogeno e i motori tradizionali».

Perché si è scelto l'elettrico?

«Difficile dirlo. La mia idea è che si sia predisposto un piano che non si riesce a seguire e ora non si vuole rallentare».

Si aspettava un taglio per gli incentivi in manovra?

«Abbiamo lavorato con Anfia nei mesi scorsi al tavolo per l'auto per portare proposte e istanze della filiera. Non abbiamo capito il motivo per cui sono stati tagliati 4,6 miliardi da destinare sia a chi deve riconvertire sia a chi ha avviato solo una produzione solo per le elettriche: in entrambi in casi sono aziende in forte difficoltà. Questa riduzione di risorse ci lascia perplessi, non comprendiamo la direzione presa che sembra contraria rispetto a quella concordata. Comunque quella dell'auto è la filiera più importante in Europa e metterla in crisi genera effetti negativi su tutta l'economia. Speriamo ci sia un ripensamento, ora siamo nell'incertezza totale». CLA. LUI. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Auto, vendite in calo del 9% E-car, la Cina ricorre al Wto

► A ottobre il mercato italiano delle quattroruote in flessione per il terzo mese consecutivo
Reclamo di Pechino all'Organizzazione del commercio contro i dazi dell'Ue sull'import

L'ANDAMENTO

ROMA Vendite di auto ancora in calo in Italia. Mentre il governo taglia i fondi al settore, a ottobre le immatricolazioni di nuovi veicoli sono state 126.488, il 9% in meno dello stesso mese dell'anno scorso. È il terzo calo consecutivo dopo una flessione dell'11% a settembre e del 13% in agosto. Da inizio anno sono state comprate invece 1.328.663 auto, l'1% in più dello stesso periodo dell'anno scorso. Il mese scorso già anche le vendite delle elettriche a quota 4.963 vetture, in diminuzione del 13,3% rispetto all'anno precedente, con una quota di mercato al 3,9% (dal 5,2% di settembre e dal 4,1% dell'ottobre 2023).

Tutta la filiera del comparto auto continua nel frattempo a protestare contro l'esecutivo per la riduzione di 4,6 miliardi al fondo automotive, in attesa del tavolo convocato per il 14 novembre dal ministro delle Imprese, Adolfo Urso. Gli operatori lamentano soprattutto l'incer-

**PER STELLANTIS
IMMATRICOLAZIONI
MENO 28%
GIÙ DEL 13%
ANCHE I VEICOLI
LE ELETTRICI**



Ancora in calo le vendite di auto in Italia

tezza generata dalla mancanza di una politica chiara del governo sulla transizione energetica, ma anche la necessità di un cambio di rotta da parte dell'Unione.

LA TRATTATIVA

Intanto si riaccende lo scontro tra l'Europa e la Cina sulle importazioni delle e-car. Pechino ha presentato un ricorso all'Organizzazione mondiale del commercio (Wto) contro i dazi imposti da Bruxelles sui veicoli elettrici in arrivo dal Paese asiatico. La Cina «si oppone con fermezza» alle tariffe dell'Unione europea entrate in vigore il 31 ot-

tobre che nel complesso, sommando la tassa del 10% già in vigore, arrivano fino al 45% per una durata di cinque anni. E ora il rischio è che arrivino anche rappresaglie su alcuni prodotti lattiero-caseari europei importati dal Dragone. Misure che potrebbero colpire anche l'agroalimentare made in Italy. Nel mirino di Pechino ci sono poi anche il rialzo dal 15 al 25% delle aliquote sulle importazioni di auto di grossa cilindrata, una mossa che danneggerebbe soprattutto i produttori tedeschi.

Tornando al mercato italiano, vanno ancora male le vendite di Stellantis, la società nata

dalla fusione fra Fiat Chrysler e la francese Psa. Il mese di ottobre si è chiuso con 31.924 immatricolazioni in Italia, in calo del 27,8% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. La quota di mercato è scesa dal 31,7% al 25,2%. Nei dieci mesi il gruppo ha venduto 397.232 (-8%). Il modello più venduto in Italia resta tuttavia la Fiat Panda (con 7.012 unità), seguita dalla Dacia Sandero (4.941) e dalla Jeep Avenger (4.574).

I SEGNALI

«Nel mese di ottobre il mercato auto italiano si mostra nuovamente in importante ribasso dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno», commenta Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione dei costruttori. «La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la conseguente contrazione dei volumi produttivi hanno creato una situazione di gravissima difficoltà» e secondo l'Anfia è quindi «assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera». Per l'Unrae, l'organizzazione che riunisce le case estere, è inoltre fondamentale «rifinanziare l'Ecobonus per i prossimi anni».

Jacopo Orsini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A OTTOBRE FLESSIONE DEL 9%

Male le vendite di auto Stellantis giù del 28%

Non si arresta il crollo delle immatricolazioni del gruppo degli Elkan. Peggio del mercato pure le elettriche, scivolote del 13%

BENEDETTA VITETTA

Terzo mese consecutivo col segno meno davanti per le immatricolazioni auto. Infatti nel Belpaese, ad ottobre, sono state immatricolate 126.488 vetture (-9,05% sul 2023). Purtroppo si tratta di un calo che riguarda l'intero settore dell'automotive, ossia i veicoli a benzina ma anche quelli elettrici che, a ottobre, han registrato un calo del 13,3% con 4.963 vetture Bev immatricolate, mentre nei primi dieci mesi 2024 sono state 52.523, (+2% sul 2023). Il volume globale delle vendite mensili - 671.722 unità - ha interessato per il 18,83% vetture nuove

e per l'81,17% auto usate, mentre i trasferimenti di proprietà sono stati 545.234 a fronte di 494.553 passaggi registrati nell'ottobre '23. In più, nei primi 10 mesi dell'anno, stando ai dati diffusi dal ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, sono state vendute 1.328.663 auto, appena lo 0,096% in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Ancora una volta spicca il forte calo di vendite di Stellantis che, a ottobre, ha fatto segnare una riduzione delle immatricolazioni del 27,8% sul 2023, con la quota di mercato che ridottasi al 25,2% dal precedente 31,7 per cento. Guardando ai primi 10 mesi di quest'anno il gruppo, guidato da

Carlos Tavares, ha immatricolato 397.232 auto (-8,02% sul 2023 con 431.876 immatricolazioni). Un calo che non passerà certo inosservato il 14 novembre al Tavolo convocato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso.

«La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la contrazione dei volumi produttivi, han creato una situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera» ha detto ieri Roberto Vavassori, presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia), che invita l'esecutivo «a ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossige-

no indispensabile per la filiera». Anche perchè, ha aggiunto Vavassori, «il trend al ribasso in corso rischia di portare in rosso il consuntivo di fine anno». A dargli man forte è il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano, per cui «in questa situazione è urgente che l'Ue rompa gli indugi e riveda le sue posizioni sulla transizione energetica dell'auto. Essere prima della classe nel mondo su questo terreno sta portando forti perdite al settore dell'automotive e all'economia Ue. Procedendo su questa strada la catastrofe è dietro l'angolo». Pure le previsioni dell'Unrae, l'associazione che raggruppa le case produttrici estere, sono contenute: il volume totale d'immatricolazioni è previsto a 1,59 milioni di vetture per il 2024 (+1,5% sul 2023) dovuto a un persistente indebolimento del potere d'acquisto delle famiglie. E anche per il 2025 le prospettive indicano un mercato piatto a 1,6 milioni di vetture, ben lontani dai quasi 2 milioni del 2019. Infine, tornando a Stellantis, dove la situazione è ormai incandescente, oggi gli operai della Maserati di Modena sciopereranno per per 4 ore durante la visita di Tavares. L'8 novembre poi incrociano le braccia i lavoratori di Atessa (Chieti).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

VEICOLI IN ITALIA
NEI PRIMI SETTE
MESI +6% IMPORT

Nei primi sette mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+6,0% rispetto ai primi sette mesi del 2023). Sia il comparto dei veicoli industriali che il comparto delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +5,5% e +9,3%). Al contrario, l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi sette mesi del 2023, -16,5%: il

valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato, 2024 cala del 4,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 20,7%. Sono alcuni dei dati contenuti nel focus **Anfia** dedicato al trade automobilistico. Il saldo è negativo per circa 11,3 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 877 milioni per i veicoli industriali. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,4% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel periodo gennaio giugno del 2024, il 59,7% del totale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

IMMATRICOLAZIONI, EXPORT, ELETTRICO

Mercato dell'auto, vendite giù del 9,1% Ma in futuro andrà anche peggio

Il rallentamento è attribuibile all'indebolimento del potere d'acquisto delle famiglie italiane. Situazione aggravata dalla decisione del governo di cancellare i rimanenti 4,6 miliardi di euro del fondo istituito per sostenere il settore

di NINO SUNSERI

Il mercato dell'auto mostra segnali di debolezza per il terzo mese di fila. A ottobre, c'è un calo del 9,1%. Sono stati registrati 126.488 veicoli, in netto ribasso rispetto ai 139.078 dello stesso mese dell'anno precedente, nonostante un giorno lavorativo in più. Nel trimestre agosto-ottobre, la flessione è addirittura del 10,7%. Nei primi dieci mesi, il totale di immatricolazioni ha raggiunto 1.328.663 unità, con una crescita complessiva che si attesta a un modesto 0,96% rispetto allo stesso periodo del 2023. Rispetto ai dati pre-pandemiali la riduzione è pari al 18,3%.

Il gruppo Stellantis, nel complesso, totalizza a ottobre 32.002 immatricolazioni (-27,8%) con una quota di mercato del 25,3%. Nei primi dieci mesi, le immatricolazioni del gruppo ammontano a 398.540 unità (-8,3%), con una quota di mercato del 30%. Sono quattro i modelli Stellantis nella top ten di ottobre. Fiat Panda stabile in testa alla classifica (7.012 unità), seguita, al terzo posto, da Jeep Avenger (4.574), e, al quarto, da Peugeot 208 (3.304), che recupera una posizione rispetto al mese precedente. Al sesto posto Opel Corsa (2.670), che recupera tre posizioni.

L'Unrae, che rappresenta le marche estere, ha rivisto al ribasso le previsioni per il 2024, abbassando di 30.000 unità il target iniziale per un totale di 1,59 milioni di vetture. Questo rappresenta un incremento dell'1,5% rispetto al 2023, ma evidenzia comunque un significativo deficit del 17% rispetto ai livelli pre-Covid.

Le cause del rallentamento sono attribuibili all'indebolimento del potere d'acquisto delle famiglie italiane. E le prospettive per il 2025 non sembrano promettenti, con il mercato previsto sostanzialmente piatto a 1,6 milioni di auto, ben lontano dai circa 2 milioni del 2019 e con una crescita minima

dello 0,6%.

Un'indagine condotta dal Centro Studi Promotor ha anche rivelato che il 69% dei concessionari ha espresso preoccupazione per una raccolta di ordini insoddisfacente, mentre il 48% segnala un alto livello di giacenze di auto nuove invendute. Solo il 35% dei concessionari ha visto un aumento del numero di visitatori nelle proprie showroom e il 61% prevede vendite in calo nei prossimi tre mesi. La situazione è aggravata dalla recente decisione del governo italiano di cancellare i rimanenti 4,6 miliardi di euro del fondo istituito per sostenere il settore. In questo contesto, cambia anche l'atteggiamento dei concessionari nei confronti delle auto elettriche: secondo l'indagine, l'auto elettrica è scivolata al 7% delle preferenze, rispetto al 45% delle ibride e al 29% delle ibride plug-in. Infatti le immatricolazioni di auto elettriche hanno registrato un calo del 13,3% a ottobre, con 4.963 vetture immatricolate, mentre nei primi dieci mesi del 2024 sono state 52.523, in aumento del 2% rispetto allo stesso periodo del 2023. E la quota di mercato per le auto elettriche rimane ferma al 3,9%.

Per Roberto Vavassori, presidente di Anfia, "la crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, ha creato una situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera. Richiediamo ulteriormente - conclude - che, a partire dal prossimo incontro del tavolo Sviluppo Automotive convocato presso il Mimit per il 14 novembre, si metta mano all'agenda dei punti programmatici per il settore già approvati nei mesi scorsi". E al tavolo del Mimit inevitabilmente si discuterà anche di altri numeri: nei primi sette mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+6,0% rispetto ai primi sette mesi del 2023). Sia il comparto dei veicoli industriali che il comparto delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +5,5% e +9,3%).

I risultati del terzo trimestre 2024



33 miliardi di euro: i ricavi del gruppo



-27%: il calo del ricavi rispetto al III trimestre 2023 (-12 miliardi di euro)



1,148: i milioni di consegne consolidate di auto



-20%

Il calo delle vendite di auto rispetto all'anno scorso (-279 mila unità)



-42%

Il calo del fatturato negli Usa



-12%

Il calo del fatturato in Europa

Fonte: Stellantis

GEA - WITHUS

LE FABBRICHE EX FIAT

"Mission" futura degli stabilimenti automobilistici in Italia



Fonte: Stellantis, gennaio 2024

GEA - WITHUS



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Crollano le immatricolazioni Profondo rosso per Stellantis

Calo di quasi il 28% nel mese di ottobre Settore automotive in crisi: vendite giù del 9%

Il crollo delle immatricolazioni non si arresta. Le nuove auto immesse sulle strade sono il 9% in meno in un anno, ma il tonfo è ancora più evidente per Stellantis, che perde quasi il 28% dei veicoli. I dati sulle immatricolazioni di automobili nel mese di ottobre sono impietosi. Per tutti, ma soprattutto per Stellantis. Che a ottobre ha venduto 31.924 auto, ovvero il 27,8% in meno rispetto allo stesso mese del 2023. Crolla, inevitabilmente, anche la quota di mercato, che passa dal 31,7% al 25,2%. Nei primi dieci mesi dell'anno il gruppo ha venduto poco meno di 400mila vetture, ovvero l'8% in meno rispetto al 2023. E la quota di mercato è scesa dal 32,8% al 29,9%. Va detto che il trend, negativo, per Stellantis è comunque meno drammatico di settembre, quando si era arrivati addirittura a un -33,9%. Restano comunque quattro auto di Stellantis tra le dieci più vendute in Italia nel mese di ottobre: al primo posto c'è infatti la Fiat Panda, con 7.012 unità. Seguono la Jeep Avenger, terza, e poi anche la Peugeot 208 e l'Opel Corsa. Il calo per i marchi ex Fca è pronunciato soprattutto per

Fiat (-43%, scavalcata da Volkswagen e Toyota) e Alfa Romeo (-25%), ma soprattutto Lancia (-80%). E la crisi di Stellantis non può che farsi sentire sugli stabilimenti italiani del gruppo, come nel caso di Termoli. Dove, spiega **Stefania Fantauzzi** dell'Usb, "dal 14 luglio scorso circa 500 persone del reparto motori fire 8 e 16 valvole

la più complicata, ma le immatricolazioni delle auto in Italia fanno segnare dati molto negativi in generale. Come spiega **Roberto Vavassori**, presidente di **Anfia**, il mercato italiano a ottobre "si mostra nuovamente in importante ribasso dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra". Il trend negativo rischia "di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno". La crisi italiana ed europea dell'automotive sta creando "una situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera - prosegue Vavassori - alla quale si aggiungono costi di produzione in forte disparità rispetto al resto d'Europa ed effetti negativi sulla componentistica del rallentamento

degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità da parte delle case costruttrici". Tornando sui dati, il calo di immatricolazioni per i veicoli a benzina è del 10%, per il diesel è del 19,8%. Le autovetture mild e full hybrid sono invece in calo dello 0,2%, con una flessione del 19% per le vetture ricaricabili (Bev e Phev). **S.R.**

Il sorpasso

Scende pure la quota di mercato del gruppo dal 32% al 25%
E l'ex Fiat viene superata da Toyota e Volkswagen



sono in cassa integrazione. Non lavorano da quasi 4 mesi e il resto dello stabilimento saltuariamente è a casa". Anche per questa ragione venerdì 8 novembre è previsto uno sciopero di otto ore davanti allo stabilimento.

IL CONTESTO

La situazione di Stellantis è di certo

L'alleanza tra Orsini e Meloni alla triplice verifica: Fondo automotive, Ace e Ires

Il dialogo tra il governo e la nuova Confindustria era partito in discesa, ma rischia di chiudersi per gli incidenti di percorso. Pontieri cercansi Il dialogo tra il governo guidato da Giorgia Meloni e la nuova Confindustria di Emanuele Orsini era iniziato con ottimi presupposti. L'assemblea annuale degli imprenditori italiani era stata una sorta di passerella per la premier che aveva potuto sciorinare un discorso di tre quarti d'ora nel quale si era potuto intravedere un grande incoraggiamento agli uomini del fare, condito da una serie di valutazioni comuni. Orsini, dal canto suo, non aveva nessun motivo per introdurre elementi di dissonanza: tutto sommato fregiarsi della reputazione di interlocutore stretto di un governo di fatto senza alternative equivaleva di per sé a una medaglia di buon conio. Utile a un presidente al debutto sulla grande arena politico-mediatica. Per di più Orsini trovava nell'occasione anche il modo di correggere la posizione di Confindustria, che in precedenza aveva scandito i rapporti con i governi con una serie di interviste puntute dell'ex presidente Carlo Bonomi. A cementare, o comunque ad avvicinare, le posizioni di Confindustria ed esecutivo aveva fatto il suo anche il fitto cahier de doléances nei confronti di Bruxelles compilato e offerto da Orsini ai suoi colleghi convenuti a Roma per ascoltarlo. Fin qui l'assemblea e tutto sommato anche dopo: per qualche settimana si è andati avanti così, con il neo-presidente impegnato nel tradizionale tour di assemblee associative in giro per l'Italia e sempre pronto a una dichiarazione polemica verso le scelte della Ue. Roma-Bruxelles Esternazioni che nel doppio binario di comportamenti sull'asse Roma-Bruxelles scelto da Giorgia Meloni non potevano che farle piacere, dimostrando come una serie di rilievi mossi alle autorità comunitarie non fossero solo frutto di una postura politico-sovranista di Palazzo Chigi, ma largamente condivisi da settori della società civile italiana. Non ci fosse stata di mezzo la manovra di bilancio probabilmente il format dell'abbinata Confindustria-governo sarebbe andato in onda per un po', emendato tutt'al più da qualche mossa tattica. Come quella di giocare d'anticipo e alle prime avvisaglie di una finanziaria lacrime-e-sangue annunciate dal ministro Giancarlo Giorgetti mettere a disposizione, da parte di Orsini, un robusto taglio volontario di incentivi alle imprese. Riforme da pagare Le cose però sono andate diversamente da quanto previsto in regia, a cominciare da una decisione del governo che arrecava più di un dispiacere ai confindustriali, ovvero la soppressione dell'Ace per finanziare la riforma dell'Irpef a favore dei redditi medio-bassi. Il peggio però sarebbe venuto più avanti ed è cronaca dei nostri giorni. Ed è cronaca di una serie di iniziative partite dal basso o da singole associazioni. A iniziare dai costruttori di macchine utensili da cui ha preso il via un'iniziativa via via più pressante sui limiti del provvedimento Transizione 5.0 (finanziato dal Pnrr e quindi extra-manovra), considerato estremamente farraginoso e insieme troppo ristretto nel timing. Poi lo stesso presidente Orsini, per recuperare lo schiaffo dell'Ace, ha cominciato a veicolare l'idea (molto popolare tra gli associati) di una Ires cosiddetta premiale per favorire gli investimenti. Intanto la Federchimica nella sua assemblea alzava la voce contro il costo del gas «quattro volte superiore ad altre aree» e proponeva compensazioni ai costi indiretti della Co2 fino al 70%. Un carico l'aggiungeva Assonime, un'associazione estranea al perimetro confindustriale ma molto considerata nell'ambito dell'establishment, sollevando dure critiche all'articolo 112 della manovra che prevede la designazione di un rappresentante del Mef nei collegi sindacali delle imprese che hanno goduto di incentivi pubblici. Infine, i fuochi di artificio del Fondo Automotive: è stata l'Anfia a insorgere contro la sforbiciata di 4,55 miliardi al fondo gestito dal Mimit per affrontare la profonda crisi del settore. Stress test La somma di tutti questi piccoli incidenti se vogliamo chiamarli così non ha generato scene madri o interviste al vetriolo, ma sta sottoponendo a uno stress test quel dialogo industriali-governo di cui abbiamo ampiamente parlato. Ed è facile capire il perché. Se su Transizione 5.0 l'esecutivo sta cercando di migliorare le aliquote e venire incontro almeno a parte delle questioni sollevate dall'Ucimu (per il timing bisognerà avere il consenso di Bruxelles), sull'Ires premiale il muro di Giorgetti è di quelli difficili da abbattere. Troppo costosa, dicono al Mef, perché nello schema Orsini dovrebbe passare dal 24 al 19% per almeno due-tre anni per favorire investimenti, welfare e produttività. Il vice-ministro Valentino Valentini ha dichiarato di apprezzare l'idea di Orsini ma non ha potuto che rimandare la decisione al dicastero di Via XX Settembre. Collegi e motori Sui rappresentanti del Mef nei collegi sindacali il confronto deve ancora svilupparsi a pieno, ma se dovesse diventare legge riguarderebbe una miriade di soggetti e sarebbe secondo Assonime «una intromissione dello Stato nell'industria privata». Non si capisce nemmeno come il Mef potrebbe mobilitare tante risorse umane da inserire nelle



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

aziende che abbiano usufruito di almeno 100 mila euro di incentivi . In attesa di sviluppi sul fronte della cronaca si possono registrare le perplessità del ministro Antonio Tajani , ma è presto per capire come verrà sbrogliata la matassa. E se Giorgetti farà marcia indietro visto il carattere simbolico (pago e voglio controllare) del provvedimento. Il vero casus belli però riguarda il taglio del Fondo Automotive , giudicato dagli industriali incomprensibile in una fase in cui i giornali sono pieni di resoconti sulla crisi parallela di Stellantis e Volkswagen Creato dal governo Draghi , il fondo dovrebbe essere asciugato per stornare le risorse a favore degli investimenti per la difesa e quindi si tratta di una scelta molto impegnativa da parte del governo. Che trascende i dettagli tecnici tipici dei dossier della Ragioneria. Tagli agli incentivi Il taglio si dovrebbe concentrare sugli incentivi alla domanda e il Pd lo ha anche interpretato come una sorta di commissariamento del ministro Adolfo Urso da parte del Mef. Di sicuro Urso, impegnato da mesi in un tavolo di crisi sull' automotive partito addirittura con l'obiettivo di produrre un milione di vetture in Italia, si trova a fronteggiare quell'impegno ad armi spuntate e a fare i conti con una ferrea alleanza Confindustria-sindacati, entrambi allarmati da una scelta che pare letale per l'industria dell' automotive Di carne sul fuoco ce n'è dunque abbastanza. Potremmo aggiungere che i contratti di sviluppo verranno tagliati e, non ultimo, ricordare come il Piano Casa indicato come una delle scelte qualificanti della presidenza Orsini non faccia con il testo della manovra grandissimi passi in avanti. Ma si limiti, per ora, a prevedere una detassazione dei fringe benefit destinati a pagare gli affitti fino a 5 mila euro annui per i nuovi assunti La domanda che ne deriva a questo punto è fin troppo semplice: reggerà l'alleanza Meloni-Orsini alla prova di tutti questi incidenti di percorso? Oppure la manovra si rivelerà, con la sua inemendabilità, una camicia troppo stretta per le ambizioni di quella costruenda alleanza? Una prima risposta verrà dalla cronaca spicciola già nei prossimi giorni e comunque un incontro formale governo-industriali è previsto a calendario per il 13 novembre. Pontieri cercansi. Nuova app L'Economia . News, approfondimenti e l'assistente virtuale al tuo servizio. Iscriviti alle newsletter de L'Economia . Analisi e commenti sui principali avvenimenti economici a cura delle firme del Corriere. 5 novembre 2024



Aree Tematiche

Rubriche

Settori

Eventi

Academy

Paesi

News

Video

Cerca nel sito

Home » [Settori](#) » [Meccanica, Trasporti & Mobilità](#)

Import di Auto in Italia in Crescita, ma l'Export Stenta: il Bilancio di ANFIA

05 Novembre 2024 **Categoria:** [Meccanica, Trasporti & Mobilità](#)

L'Italia importa sempre più auto, soprattutto dall'Europa, mentre le esportazioni sono in netto calo. Questo squilibrio evidenzia la necessità di politiche industriali mirate a sostenere il made in Italy e a rilanciare l'export.

L'Italia continua ad importare sempre più autoveicoli. Secondo i dati diffusi da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), nei primi sette mesi del 2024, **l'import di auto nuove ha registrato un aumento del 6%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Sia le autovetture che i veicoli industriali hanno contribuito a questa crescita, con incrementi rispettivamente del 9,3% e del 5,5%.

Tuttavia, il quadro completo è più complesso. Mentre le importazioni sono in aumento, **le esportazioni di autoveicoli dall'Italia sono in forte calo, registrando una diminuzione del 16,5%**. In particolare, le autovetture esportate hanno subito un crollo del 20,7%, mentre i veicoli

Pubblicità

FINANZIA I TUOI PROGETTI EXPORT CON SIMEST

Contattaci



Vedi anche

[Meccanica, Trasporti & Mobilità](#)


Il rilancio economico giapponese premia le automobili Made in Italy

industriali hanno registrato un calo più contenuto del 4,3%. Questo squilibrio ha generato un saldo negativo di circa 11,3 miliardi di euro per le autovetture, parzialmente compensato da un saldo positivo di 877 milioni di euro per i veicoli industriali.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da **paesi europei (l'89,4% del valore totale importato)**, l'export con destinazione Europa rappresenta, nel periodo gennaio-giugno del 2024, il 59,7% del totale. **Tra i Paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (19,4%), seguiti da Giappone (3,8%) e Cina (2,2%).**

Anche il comparto della **componentistica automotive** presenta un quadro misto. Nel periodo analizzato, **calano sia l'import, del 6,7%, che l'export, dello 0,8%**, con un saldo positivo di circa 4,1 miliardi di euro (era di 3,4 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'Europa rappresenta il 79,0% del valore dell'import e il 78,9% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,8% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 24,1% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Francia e la Polonia per quanto riguarda sia le importazioni che le esportazioni.

I dati di **ANFIA** delineano un quadro complesso per il settore automotive italiano. La crescente dipendenza dalle importazioni, unita al calo delle esportazioni, evidenzia la **necessità di interventi strategici per riequilibrare la bilancia commerciale e rafforzare la competitività del made in Italy**. È fondamentale investire in ricerca e sviluppo, promuovere l'elettrificazione e l'automazione della produzione, e sostenere le piccole e medie imprese che rappresentano il tessuto produttivo del settore. Inoltre, una politica industriale coerente e a lungo termine è essenziale per attrarre investimenti e favorire la crescita dell'export.

Fonte: a cura della Redazione di Exportiamo, redazione@exportiamo.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Anfia
Auto
Automotive

Componentistica Automotive
Export Auto

Export Automobili

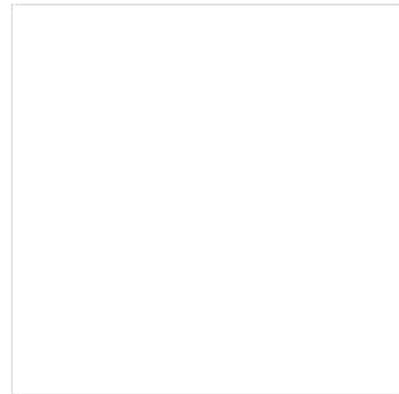
Pubblicità

Meccanica, Trasporti & Mobilità



Auto, volano immatricolazioni ed export nel 2015

Marketing Internazionale



Auto: segnali incoraggianti da mercato e produzione

Marketing Internazionale



Export auto, le italiane si dirigono verso Oriente

Meccanica, Trasporti & Mobilità



Accelera la componentistica, export a 20 miliardi

Pubblicità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Anfia, per l'auto terzo mese consecutivo in significativo calo. Vavassori: «Domanda in calo mette in ginocchio tutta la filiera»

condividi l'articolo



«Nel mese di ottobre il mercato auto italiano si mostra nuovamente in importante ribasso dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno». Lo afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. «La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la conseguente contrazione dei volumi produttivi - osserva Vavassori - hanno creato una situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera, alla quale si aggiungono costi di produzione, segnatamente dell'energia, in forte disparità rispetto al resto d'Europa ed effetti negativi sulla componentistica del rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità da parte delle case costruttrici. Senza dimenticare l'incertezza creata dagli obiettivi del Green Deal con le scadenze prossime. Per affrontare un quadro così complesso come quello appena delineato, a nostro parere è assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera. Richiediamo ulteriormente che, a partire dal prossimo incontro del tavolo Sviluppo Automotive convocato presso il Mimit per il 14 novembre, si metta mano all'agenda dei punti programmatici per il settore già approvati nei mesi scorsi».

condividi l'articolo



Martedì 5 Novembre 2024 - Ultimo aggiornamento: 15:25 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



LA VISITA
Stellantis, Tavares a Modena da Maserati con il nuovo ceo Ficili. Dialogo costruttivo per un nuovo inizio



TRIMESTRALE
Ferrari, ricavi in crescita del 6,5% a 1,6 miliardi di euro e utile in aumento del 13%

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, vendite in calo del 9%. E-car, la Cina ricorre al Wto

A ottobre il mercato italiano delle quattroruote in flessione per il terzo mese

di Jacopo Orsini

3 Minuti di Lettura

Martedì 5 Novembre 2024, 05:30



Articolo riservato agli abbonati premium

Vendite di auto ancora in calo in Italia. Mentre il governo taglia i fondi al settore, a ottobre le immatricolazioni di nuovi veicoli sono state 126.488, il 9% in meno dello stesso mese dell'anno scorso. È il terzo calo consecutivo dopo una flessione dell'11% a settembre e del 13% in agosto. Da inizio anno sono state comprate invece 1.328.663 auto, l'1% in più dello stesso periodo dell'anno scorso. Il mese scorso giù anche le vendite delle elettriche a quota 4.963 vetture, in diminuzione del 13,3% rispetto all'anno precedente, con una quota di mercato al 3,9% (dal 5,2% di settembre e dal 4,1% dell'ottobre 2023).

Tutta la filiera del comparto auto continua nel frattempo a protestare contro l'esecutivo per la riduzione di 4,6 miliardi al fondo automotive, in attesa del tavolo convocato per il 14 novembre dal ministro delle Imprese, Adolfo Urso. Gli operatori lamentano soprattutto l'incertezza generata dalla mancanza di una politica chiara del governo sulla transizione energetica, ma anche la necessità di un cambio di rotta da parte dell'Unione.

adv

LA TRATTATIVA

Intanto si riaccende lo scontro tra l'Europa e la Cina sulle importazioni delle e-car. Pechino ha presentato un ricorso all'Organizzazione mondiale del commercio (Wto) contro i dazi imposti da Bruxelles sui veicoli elettrici in arrivo dal Paese asiatico. La Cina «si oppone con fermezza» alle tariffe dell'Unione europea entrate in vigore il 31 ottobre che nel complesso, sommando la tassa del 10% già in vigore, arrivano fino al 45% per una durata di cinque anni. E ora il rischio è che arrivino anche rappresaglie su alcuni prodotti lattiero-caseari europei importati dal Dragone. Misure che potrebbero colpire anche l'agroalimentare made in Italy. Nel mirino di Pechino ci sono poi anche il rialzo dal 15 al 25% delle aliquote sulle importazioni di auto di grossa cilindrata, una mossa che danneggerebbe soprattutto i produttori tedeschi.

Tornando al mercato italiano, vanno ancora male le vendite di Stellantis, la società nata dalla fusione fra Fiat Chrysler e la francese Psa. Il mese di ottobre si è chiuso con 31.924 immatricolazioni in Italia, in calo del 27,8% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. La quota di mercato è scesa dal 31,7% al 25,2%. Nei dieci mesi il gruppo ha venduto 397.232 (-8%). Il modello più venduto in Italia resta tuttavia la Fiat Panda (con 7.012 unità), seguita dalla Dacia Sandero (4.941) e dalla Jeep Avenger (4.574).

I SEGNALI

«Nel mese di ottobre il mercato auto italiano si mostra nuovamente in importante ribasso dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno», commenta Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione dei costruttori. «La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la conseguente contrazione dei volumi produttivi hanno creato una situazione di gravissima difficoltà» e secondo l'Anfia è quindi «assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera». Per l'Unrae, l'organizzazione che riunisce le case estere, è inoltre fondamentale «rifiutare l'Ecobonus per i prossimi anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE



ITALIAinforma

QUOTIDIANO ON-LINE

Iscriviti alla nostra Newsletter

Inserisci la tua mail



Rimani aggiornato su novità eventi e notizie dal mondo

Seguici su:

Arte e Cultura Automotive Attualità Economia e Finanza Editoriale Esteri Innovation Le Interviste Politica Salute Sostenibilità

ULTIME NOTIZIE

01 nov 2024 ore 17:15

Elon Musk, avvocati sulla lotteria da 1 milione di dollari: "Crea emergenza fasulla"

Cerca nel sito



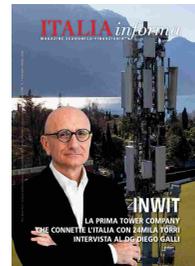
SCEGLI PIRELLI E FAI PARTIRE IL TUO INVERNO

FINO A **100€** DI VANTAGGI! **SCOPRI DI PIÙ**

Regolamento fino al 31/12/2024. Scatta il 15/11/2024. 17€ di vantaggio su pneumatici Pirelli Winter e Pirelli Winter Sottozero. Spese di montaggio escluse. Offerta riservata ai clienti Pirelli Tyre S.p.A.

IL MAGAZINE

Italia Informa N°5 - Settembre/Ottobre 2024



Archivio Magazine

Mercato auto, ANFIA: ottobre mese consecutivo in significativo calo (-9,1%)

- di: Barbara Leone 05/11/2024



SCEGLI PIRELLI. PER TE FINO A 100€ DI VANTAGGI.

SCOPRI DI PIÙ

Regolamento fino al 31/12/2024. Scatta il 15/11/2024. 17€ di vantaggio su pneumatici Pirelli Winter e Pirelli Winter Sottozero. Spese di montaggio escluse. Offerta riservata ai clienti Pirelli Tyre S.p.A.

Roma, previsioni meteo a 7 giorni

Italia > Lazio > Meteo Roma

mar 05	mer 06	gio 07	ven 08	sab 09	dom 10	lun 11
9.4°C	9.8°C	11.0°C	11.6°C	10.7°C	6.8°C	6.6°C

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ad ottobre 2024, il mercato italiano dell'auto totalizza 126.488 immatricolazioni, in ribasso del 9,1%1 rispetto a ottobre 2023, che aveva totalizzato 139.078 unità. Nei primi dieci mesi del 2024 i volumi complessivi si attestano a 1.328.663 unità, in rialzo di appena l'1% rispetto a gennaio-ottobre 2023, complice l'arretramento delle immatricolazioni registrato a partire dal secondo semestre dell'anno.

Mercato auto, ANFIA: ottobre mese consecutivo in significativo calo (-9,1%)

È quanto emerge dall'ultimo Rapporto ANFIA, pubblicato ieri e così commentato dal Presidente, Roberto Vavassori: *"Ad ottobre il mercato auto italiano si mostra nuovamente in importante ribasso (-9,1%) dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno - afferma Vavassori, -. La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la conseguente contrazione dei volumi produttivi, hanno creato una situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera, alla quale si aggiungono costi di produzione - segnatamente dell'energia - in forte disparità rispetto al resto d'Europa ed effetti negativi sulla componentistica del rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità da parte delle case costruttrici. Senza dimenticare l'incertezza creata dagli obiettivi del Green Deal con le scadenze prossime. Per affrontare un quadro così complesso come quello appena delineato, a nostro parere è assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera. Richiediamo ulteriormente che, a partire dal prossimo incontro del tavolo Sviluppo Automotive convocato presso il Mimit per il 14 novembre, si metta mano all'agenda dei punti programmatici per il settore già approvati nei mesi scorsi".*

Nel dettaglio, le autovetture a benzina, che da anni rappresentano una fetta significativa del mercato, hanno registrato una flessione del 10% su base mensile, portando la loro quota al 27,7%. Tuttavia, considerando il periodo gennaio-ottobre 2024, si osserva un incremento del 4,6% rispetto allo stesso periodo del 2023, con

Newsletter

Iscriviti alla nostra Newsletter

Inserisci la tua mail

Rimani aggiornato su novità eventi e notizie dal mondo

ULTIMI

- 05 nov 2024 ore 11:00
Ita-Lufthansa, accordo a rischio: la posizione del Mef
- 04 nov 2024 ore 18:00
Previdenza integrativa: investe solo 1 italiano su 4
- 04 nov 2024 ore 17:00
Il report, con strategia vaccini-screening -544 mld di costi Ssn in 10 anni
- 01 nov 2024 ore 18:20
Lo spread Btp-Bund chiude in lieve rialzo a 127 punti
- 01 nov 2024 ore 17:15
Elon Musk, avvocati sulla lotteria da 1 milione di dollari: "Crea emergenza fasulla"

[VEDI TUTTE LE ULTIMISSIME](#)

Il Gruppo Acea partecipa 05/11/2024 alla 27esima edizione di Eco mondo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

una quota di mercato del 29,5%. Situazione opposta per le auto diesel, che vedono un calo del 19,8% a ottobre, con una quota ridotta al 13,1%; nel cumulato dei dieci mesi, la flessione è ancora più evidente (-21,6%), con una quota del 14%. Le immatricolazioni di autovetture ibride mild e full, che costituiscono una parte crescente del mercato, hanno subito solo una lieve contrazione dello 0,2% a ottobre, mantenendo una quota del 42,8%. Su base annua, però, il comparto ha registrato una crescita dell'11,3%, portando la quota cumulata al 39,8%. Discorso a parte per il settore delle auto ricaricabili, che comprende sia le elettriche pure (BEV) sia le ibride plug-in (PHEV). A ottobre, le vendite complessive in questo segmento sono diminuite del 19%, portando la quota mensile al 7,6%, in calo rispetto all'8,4% di ottobre 2023. Il calo cumulato nei primi dieci mesi è stato dell'11,3%, con una quota dell'8,1%. La situazione è però differenziata: le auto elettriche pure, che costituiscono il 4% delle immatricolazioni sia a ottobre che nell'intero periodo gennaio-ottobre, hanno visto un calo mensile del 12,8%, ma rimangono in crescita annuale del 3,3%. Al contrario, le ibride plug-in sono scese del 25,2% a ottobre e del 24,3% nel cumulato, rappresentando il 3,4% delle vendite mensili e il 3,3% annuo.

Per quanto riguarda le autovetture a gas (GPL e metano), hanno costituito il 9,1% delle immatricolazioni di ottobre, con un notevole calo del 16,7% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Le auto a GPL mostrano una crescita cumulata del 4,5%, mentre quelle a metano sono ormai marginali: solo 4 immatricolazioni a ottobre e un calo complessivo del 13,3% nei dieci mesi.

In generale, le auto utilitarie e superutilitarie, che rappresentano il 31,4% delle immatricolazioni di ottobre, hanno registrato un calo del 17,5%. Il modello di punta rimane la Fiat Panda, seguita da altri veicoli del Gruppo Stellantis come Lancia Ypsilon e Citroen C3. I SUV continuano a dominare, con una quota di mercato del 55,2% a ottobre, sebbene in calo del 5,8% rispetto al 2023. Particolare dinamismo si registra nei piccoli SUV, con una crescita del 14,2%, e nei SUV grandi (+18,1%). Il tutto si inserisce in un contesto economico caratterizzato da una riduzione della fiducia dei consumatori e delle imprese. Secondo l'ISTAT, l'indice del clima di fiducia dei consumatori è sceso da 98,3 a 97,4 a ottobre, mentre quello delle imprese è passato da 95,6 a 93,4. Tuttavia, è da segnalare un miglioramento nella percezione delle opportunità di

Piaggio lancia Porter NPE. 05/11/2024

il primo City Truck elettrico 100% Made in Italy



Officina Stellare: 05/11/2024

commessa da 1,4 milioni per payload ottico multispettrale ad alta risoluzione



Fineco: utile netto dei 05/11/2024

primi nove mesi 2024 in crescita del 7,9%



EDGE e Fincantieri: 05/11/2024

alleanza strategica per lo sviluppo di sistemi subacquei innovativi

Cerca gli articoli nel sito:

CERCA

VEDI TUTTI GLI ARTICOLI

acquisto di beni durevoli, come le automobili. Dal punto di vista dei prezzi al consumo, l'ISTAT ha stimato una variazione nulla su base mensile e un aumento dello 0,9% su base annua a ottobre, principalmente a causa della crescita dei prezzi dei beni alimentari e dell'attenuazione della flessione dei beni energetici non regolamentati. I prezzi del gas e dell'energia elettrica sono diminuiti meno rispetto ai mesi precedenti, influenzando il trend inflattivo.

Per quanto riguarda il Gruppo Stellantis, nonostante le sfide, mantiene una forte presenza nel mercato italiano con 32.002 immatricolazioni ad ottobre, in calo del 27,8%, ma sempre leader con una quota del 25,3%. Da gennaio a ottobre 2024, le sue immatricolazioni sono state 398.540, rappresentando il 30% del mercato totale. Fiat Panda, Jeep Avenger, Peugeot 208 e Opel Corsa sono tra i modelli più venduti del gruppo. DR Automobiles ha visto un calo dell'1,1% a ottobre, ma rimane un player stabile con una quota del 1,9% a ottobre e dell'1,6% nel cumulato. Infine, il mercato dell'usato che ha mostrato un incremento con 545.234 trasferimenti di proprietà a ottobre 2024, un aumento del 10,2% rispetto a ottobre 2023.

TAGS: [anfia](#), automotive

NOTIZIE DELLO STESSO ARGOMENTO

Automotive
05/11/2024

Mercato auto, ANFIA: otto...



Mercato auto, ANFIA: ottobre mese consecutivo in significativo calo (-9,1%)

Automotive
05/11/2024

Piaggio lancia Porter NPE: il...



Piaggio lancia Porter NPE: il primo City Truck elettrico 100% Made in Italy

Automotive
05/11/2024

Vola il mercato delle auto u...



Vola il mercato delle auto usate: i marchi con più passaggi di proprietà

Automotive
04/11/2024

Automotive
01/11/2024

Automotive
30/10/2024

Mercato delle auto usate in grande spolvero. A ottobre 2024, informa il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, in Italia il volume globale delle vendite è stato di 671mila 722 vetture, di cui 126mila 488 nuove (il 18,83% del totale) e 545mila 234 usate (81,17% del totale delle vendite).

Vola il mercato delle auto usate: i marchi con più passaggi di proprietà

In altre parole, le immatricolazioni delle auto usate rispetto a ottobre 2023 sono scese del 9,1% (-12mila 590), mentre **le vendite di auto sono salite del 10,25% (+50mila 681)**.

I modelli più venduti dell'usato

Il marchio **Fiat** è quello di gran lunga il più venduto nell'usato (111mila 291 passaggi di proprietà a ottobre, con una quota di mercato del 21,4%), seguito da **Volkswagen** (44mila 413). Quindi **Ford** con 32mila 205, **Audi** con 27mila 465 vendite, Peugeot con **27mila 293**, **Opel** con 24mila 997, **Citroen** con 24mila 868, **Mercedes** con 24mila 831. Chiudono le prime dieci posizioni **Renault** (23mila 918) e **Bmw** (21mila 645).

Anfia sul calo del mercato delle auto nuove

*"A ottobre il mercato auto italiano si mostra nuovamente in importante ribasso (-9,1%) dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno - afferma **Roberto Vavassori, Presidente di Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica** - La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la conseguente contrazione dei volumi produttivi, hanno creato una situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera, alla quale si aggiungono costi di produzione - segnatamente dell'energia - in forte disparità rispetto al resto d'Europa ed effetti negativi sulla componentistica del rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità da parte delle case costruttrici. Senza dimenticare l'incertezza creata dagli obiettivi del Green Deal con le scadenze prossime. Per affrontare un quadro così complesso come quello appena delineato, a nostro parere è assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera. Richiediamo ulteriormente che, a partire dal prossimo incontro del tavolo Sviluppo Automotive convocato*

Newsletter



Iscriviti alla nostra Newsletter

Inserisci la tua mail



Rimani aggiornato su novità eventi e notizie dal mondo

ULTIMISSIME

05 nov 2024 ore 11:00

Ita-Lufthansa, accordo a rischio: la posizione del Mef

04 nov 2024 ore 18:00

Previdenza integrativa: investe solo 1 italiano su 4

04 nov 2024 ore 17:00

Il report, con strategia vaccini-screening -544 mld di costi Ssn in 10 anni

01 nov 2024 ore 18:20

Lo spread Btp-Bund chiude in lieve rialzo a 127 punti

01 nov 2024 ore 17:15

Elon Musk, avvocati sulla lotteria da 1 milione di dollari: "Crea emergenza fasulla"

VEDI TUTTE LE ULTIMISSIME

Affitti, idealista: a ottobre ^{05/11/2024}

canoni in calo (-1,6%), ma cresce trend annuale (+10,6%)



Vola il mercato delle auto ^{05/11/2024}

usate: i marchi con più passaggi di proprietà



presso il Ministero delle imprese e del made in Italy (Mimit) per il 14 novembre, si metta mano all'agenda dei punti programmatici per il settore già approvati nei mesi scorsi".

TAGS: automotive, economia

NOTIZIE DELLO STESSO ARGOMENTO

Automotive
05/11/2024

Vola il mercato delle auto u...



Vola il mercato delle auto usate: i marchi con più passaggi di proprietà

Automotive
04/11/2024

BMW M5: quarant'anni di p...



BMW M5: quarant'anni di prestazioni e innovazione

Automotive
01/11/2024

La transazione ecologica ne...



La transazione ecologica nel settore automotive

Automotive
30/10/2024

EICMA, Magri: "In arrivo l'e...



EICMA, Magri: "In arrivo l'edizione migliore di sempre"

Nucleare: G7, ENEA 05/11/2024
ospita la prima riunione del Working Group sulla fusione



Pediatri e Coldiretti 05/11/2024
insieme per l'etichetta d'origine sui cibi per i bambini



Alluvioni in Spagna: 05/11/2024
centinaia di soccorritori controllano i siti dove si teme la presenza di molti

Cerca gli articoli nel sito:

Cerca nel sito

CERCA

VEDI TUTTI GLI ARTICOLI

"I volumi sono destinati a scendere ancora. Aumenteranno le importazioni dalla Cina" - La Stampa

«L'incertezza delle norme e il mercato che non è pronto per passare all'elettrico rischiano di mandare in crisi il settore dell'auto». Alberto Moro, amministratore delegato di Bitron Automotive Solutions, sintetizza i timori che accompagnano le aziende della filiera, schiacciate da una trasformazione che non procede alla velocità auspicata e da una direzione legislativa «poco chiara». Bitron fornisce le principali case automobilistiche in Europa, Asia e America. Come mai le difficoltà, già emerse nei mesi scorsi, si stanno acuendo? «Abbiamo rilevato una crescita molto forte fino al 2023. Anche per quest'anno le previsioni erano di crescita, invece il dato di fatto è che il mercato NEL 2024 è stazionario e il numero di immatricolazioni all'incirca resterà pari a quello del 2023 anche per il 2025. Con l'aggravante che sta calando la produzione». LICENZIAMENTI Auto, Schaeffler e Michelin chiudono due fabbriche a testa: via 6 mila lavoratori, rischia anche Novara USKI AUDINO 05 Novembre 2024 Come mai? «Registriamo un decremento di produzione di circa il 4% perché ci sono parecchi stock di veicoli invenduti. Se si esclude la Cina, dove c'è una forte incentivazione per le auto elettriche, i progetti di transizione hanno frenato ovunque. Basta vedere quello che sta succedendo con Volkswagen, che prospetta la chiusura di alcuni stabilimenti». Quali sono le cause? «E' l'incertezza legislativa che sta tenendo fermo il mercato. Le persone non comprano, c'è un incremento solo per le auto usate. Le regole vanno riviste perché il mercato non è pronto: si è fatta forzatura, i clienti non sono ancora in grado di vedere le elettriche come una potenzialità». Cosa si rischia con le sanzioni che dovrebbero scattare nel 2025? «Che i marchi europei riducano la produzione anche delle auto termiche per evitare sanzioni: un problema per tutta la filiera perché è una situazione che genera incertezza. Non ci sono piani, non sappiamo ancora cosa si venderà e si stima che i costruttori dovranno tagliare la produzione di circa 2,5 milioni di vetture. Ovviamente non verrà fabbricato un numero di vetture elettriche che possa compensare. La Cina non ha abbandonato la produzione delle motorizzazioni tradizionali e l'Unione Europea non ha previsto dazi per queste. Il risultato sarà che non si andranno a tagliare le emissioni ma solo a immatricolare auto fabbricate in Cina». Quindi lei ritiene che la legislazione voluta dall'Ue alla fine non raggiunge l'obiettivo? «Sì, mi sembra che si voglia a tutti i costi spingere una tecnologia piuttosto che un obiettivo. Faccio un altro esempio. Per le flotte aziendali, che in Italia rappresentano circa il 40% delle immatricolazioni, ora sono previste quattro fasce in base alle emissioni di CO2. L'intenzione, inserita nella nuova manovra finanziaria, è detassare le flotte aziendali elettriche e plug-in ma raddoppiare le imposte per le tradizionali, le full hybrid e le mild hybrid. Ma le auto plug-in inquinano di più delle mild hybrid». Cosa si sarebbe dovuto fare? «Credo si sarebbe dovuto fissare l'obiettivo di ridurre le emissioni ma lasciando libera la tecnologia perché, soprattutto in un momento in cui c'è una transizione da affrontare, troppe regole riducono la possibilità di innovare. Invece si è imposta l'idea che solo l'elettrico sia in grado di ridurre le emissioni. Eppure l'energia non viene prodotta solo con fonti rinnovabili e quindi non è al 100% green. Credo che ci siano margini di migliorare le emissioni anche con l'idrogeno e i motori tradizionali». Perché si è scelto solo l'elettrico? «Difficile dirlo. La mia idea è che si sia predisposto un piano che non si riesce a seguire e ora non si vuole rallentare». Si aspettava un taglio del governo per gli incentivi in manovra? «Abbiamo lavorato con Anfia nei mesi scorsi al tavolo per l'automotive, proponendo idee e sostenendo i bisogni della filiera. Non abbiamo capito il motivo per cui sono stati tagliati 4,6 miliardi che si dovevano destinare sia a chi ha una produzione da riconvertire sia a chi ha avviato solo una produzione per le elettriche: in entrambi in casi sono aziende in forte difficoltà. Questa riduzione di risorse ci lascia perplessi, non comprendiamo la direzione presa che sembra contraria rispetto a quella concordata. Comunque quella dell'auto è la filiera più importante in Europa e metterla in crisi genera effetti negativi su tutta l'economia. Speriamo ci sia un ripensamento interno al ministero, ora siamo nell'incertezza totale». Quali sono i timori che ha per Bitron? «Non stiamo arretrando ma con un mercato stazionario non possiamo immaginare di crescere. La scelta strategica per Bitron è stata investire su tutte le tecnologie, quindi anche nel termico pulito e nell'idrogeno. Essere a bordo di tutti i car market e con tutte le tecnologie ci consente di essere solidi. Facciamo molta fatica a capire su cosa dobbiamo concentrarci quindi come indirizzare gli investimenti per il futuro. Se producessimo solo per il termico o solo per l'elettrico saremo bloccati, molti protagonisti della filiera dell'auto meno trasversali di noi sono davvero in difficoltà». Leggi i commenti I commenti dei lettori Acquista da 0.7? /sett Video



PERIODICO SULLE TENDENZE DELL' ECONOMIA IN PIEMONTE

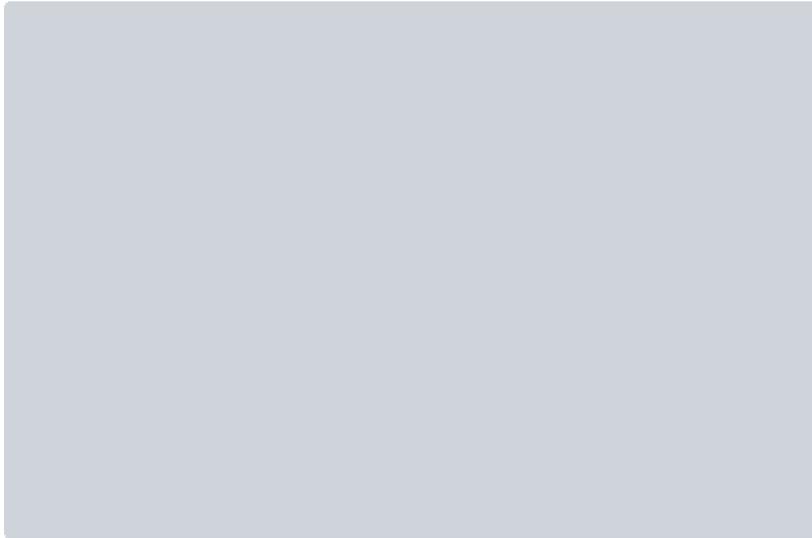


Osservatorio settore automotive

ECONOMIA PIEMONTESE

STORIE DI COPERTINA

Redazione 05/11/2024



In Arrivo
Il Numero 0 Della Rivista

Chiedi info



Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2024. Per le 2.135 imprese della filiera nazionale fatturato ancora in crescita

Per le 2.135 imprese della filiera nazionale fatturato ancora in crescita nel 2023, ma per il 2024 prevalgono previsioni pessimistiche per tutte le categorie di operatori, a eccezione del segmento dell'aftermarket. Di fronte alla

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

scadenza europea del 2035, il 34% delle imprese modifica il proprio modello di business puntando a mercati extra UE, orientando i prodotti verso l'elettrico o l'idrogeno, ma anche valutando l'uscita dal settore automotive per aprirsi ad altri settori (il 12%).

La nuova edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, indagine realizzata ogni anno dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), è stata presentata oggi presso l'Auditorium del MAUTO e ha dato lo spunto per una tavola rotonda dedicata alle sfide più urgenti del mondo automotive in Piemonte e in Italia.

*“Seppure i dati del 2023 siano ancora positivi, l'indagine descrive una filiera pessimista, preoccupata per l'instabilità del quadro economico e per l'incertezza sui volumi produttivi e fortemente condizionata dalle strategie delle case produttrici- spiega il Presidente della Camera di commercio di Torino **Dario Gallina**. –*

Sebbene la maggioranza delle imprese realizzi prodotti destinati a qualunque tipo di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione, la temuta scadenza europea impone un cambiamento del modello di business al 34% delle imprese, tra mantenimento della produzione per paesi extra-UE, virata verso l'elettrico o addirittura uscita dal settore auto. In questo contesto di incertezza, stabili gli investimenti in R&S, leggero calo delle imprese esportatrici e dei piani di sviluppo di nuovi powertrain, diffusa l'adozione di azioni in ambito ESG”.

Per **Marco Stella**, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica): *“La crisi della domanda di autoveicoli in Europa e in Italia, l'aumento dei costi di produzione e il rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità stanno creando le premesse per un possibile peggioramento di scenario riguardo all'impatto della transizione industriale sull'occupazione. Secondo un recente studio di CLEPA, l'associazione europea della componentistica automotive, dal 2020 ad oggi le perdite nette di posti di lavoro nel settore in Europa hanno superato i livelli dell'era Covid-19, essendo pari a 56.000 unità nonostante le per ora disattese proiezioni del 2021, che prevedevano 100.000 nuovi posti di lavoro nella filiera del veicolo elettrico entro il 2025.*

Nel primo semestre 2024, sono stati annunciati tagli per ulteriori 32.000 posti di lavoro, superando i 29.000 del secondo semestre 2020. La componentistica è sotto pressione anche in Italia, dove l'impatto del perdurante calo dei volumi di veicoli prodotti rende urgente attuare misure di politica industriale per la competitività delle imprese e rende ancora più grave quanto prospettato in Finanziaria con la distrazione di circa l'80% delle risorse del Fondo automotive 2025-2030 che auspichiamo possa essere corretta nel corso dell'iter parlamentare”.

Il contesto internazionale 2023-2024

Nel 2023 l'economia globale ha subito un rallentamento, ma la dinamica è stata eterogenea: mentre gli Stati Uniti hanno mostrato dinamismo e le economie emergenti resilienza, l'Eurozona ha registrato un marcato rallentamento. Le politiche monetarie restrittive adottate dalle banche centrali per contrastare l'inflazione hanno contribuito alla decelerazione, mentre l'inflazione globale si è ridotta rispetto ai picchi del 2022.

Nel 2023 rispetto al 2022 la **domanda mondiale di autoveicoli** si è attestata a quasi **93 milioni di unità, +11,9%**, con volumi che superano quelli del 2019 (erano oltre 92 milioni).

L'andamento delle vendite mondiali è stato fortemente influenzato dalle crescite registrate in Europa (+18,7% in EU27, EFTA e Regno Unito), in Nord America (+13,4%) e nell'area Asia-Pacific (+10,2%), sebbene gli equilibri rispetto al pre-pandemia siano cambiati notevolmente. I dati del 2023, rispetto al 2019, presentano volumi in calo per l'Europa, gli Stati Uniti e il Giappone (rispettivamente -17,9%, -8,5% e -8%), ma **sono le economie emergenti a spingere il mercato** (principalmente Cina +16,7% e India +33,1%).

Trainata da queste ultime, l'area BRICS rappresenta il 41,8% della domanda globale di autoveicoli, con 38,8 milioni di unità. Nel 2024 la domanda mondiale potrebbe superare i **94 milioni di autoveicoli (+2% sul 2023)**. La domanda di autoveicoli **in Italia** chiude il 2023 a **1,8 milioni, +19,1%** rispetto al 2022. Se confrontato con il 2019, il calo è invece pari al 18,1%: circa 400mila veicoli in meno rispetto ai volumi pre-Covid. Per il 2024 la stima

per il mercato Italia rimane al momento su volumi stabili: -0,5% rispetto al 2023 (previsioni ANFIA).

Con **93,5 milioni di autoveicoli**, la **produzione mondiale** cresce ancora nel 2023 (+10,3%), superando i volumi pre-pandemia (92 milioni nel 2019). La fabbricazione di autoveicoli cresce in tutte le aree, ma **la quota di mercato dei paesi storicamente più legati all'industria automotive si riduce a favore dei paesi emergenti**.

Secondo le stime ANFIA, in Italia la produzione domestica di autoveicoli, pari a 880.000 unità, ha chiuso l'anno con una crescita a doppia cifra (+10,6%), ma **si stima che per il 2024 i volumi della produzione italiana di autoveicoli possano abbassarsi a poco più di 600mila unità** (-31% rispetto al 2023). A livello mondiale, la produzione dovrebbe invece mantenersi stabile, con volumi poco più alti rispetto al 2023, circa 94,2 milioni di unità (+0,6%), ma con un ulteriore spostamento delle dinamiche produttive verso l'Asia.

L'Osservatorio – Edizione 2024

L'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità ha identificato un universo di **2.135 imprese con sede legale in Italia**. All'insieme dei produttori di parti e componenti e degli integratori di sistemi e fornitori di moduli che, con gli Engineering & Design, rappresentano sistematicamente il nucleo consolidato della ricerca, sono state evidenziate, nel tempo, anche alcune specializzazioni, come il **motorsport**, l'**aftermarket** e, negli ultimi anni, la **mobilità elettrica** e l'**infomobilità**.

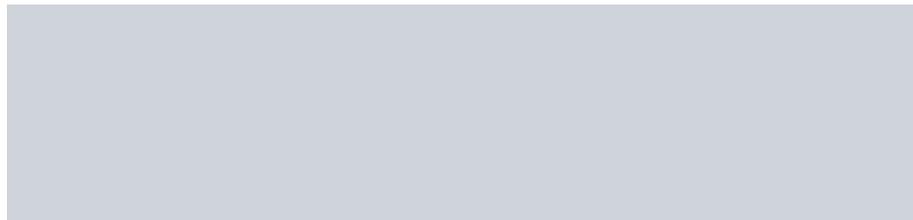
PREVISIONI 2024

Prima di dar conto dei numeri della filiera nel 2023, che mostrano, per alcuni indicatori, ancora una leggera crescita e per altri una sostanziale stabilità, è utile illustrare il **panorama previsionale del 2024**, che ben evidenzia, invece, le difficoltà che sta attraversando la componentistica automotive italiana. Il contesto è di preoccupazione per l'indebolimento dell'industria europea del settore e per la riduzione della domanda, acuito dalle tensioni geopolitiche internazionali, ma anche dalla necessità di stare al passo con quanto imposto dalla transizione tecnologica ed energetica.

Interrogate^[1] sulle previsioni per l'anno in corso le imprese si sono espresse con una visione **marcatamente pessimistica**. Il 2024 viene atteso, infatti, come anno di arretramento per tutti i vari indicatori economici, a partire dal **fatturato** che vede appena il 23% degli operatori dichiarare una crescita e il 55% una diminuzione, con un **saldo del -32%**. La maggiore debolezza viene avvertita soprattutto per gli **ordinativi interni** (previsioni di contrazione per il 57% delle imprese e saldo tra attese di aumento e riduzione del -40%), ma anche sui mercati esteri (riduzione degli **ordinativi esteri** per il 50% degli operatori e saldo del -30%).

Per un'impresa su tre è prevista una contrazione dell'**occupazione**, ma il quadro negativo si evidenzia anche per gli **investimenti fissi lordi**, per i quali il saldo tra prospettive di crescita e di decremento risulta pari al -19%. Attese sfavorevoli riguardano **tutte le categorie di operatori, tranne** il cluster degli specialisti dell'**aftermarket**.

Il quadro in **Piemonte** in termini prospettici si mostra ancora più negativo per tutti gli indicatori: in particolare per gli ordinativi interni ed esteri e per il fatturato.



I piani di sviluppo delle imprese appaiono in larga misura influenzati dall'**instabilità del quadro economico europeo** (l'87% gli attribuisce una rilevanza almeno media) e dalle **strategie delle case automobilistiche europee** (l'82%, ma di alta rilevanza per il 55%). Permangono poi le preoccupazioni derivanti dalle **tensioni geopolitiche internazionali**, mentre cresce l'attenzione verso l'ingresso delle Case automobilistiche cinesi in Europa, con la

possibile realizzazione di stabilimenti. Attenzione elevata anche per il **cambiamento delle politiche commerciali** internazionali, con il maggiore protezionismo e i dazi antidumping.

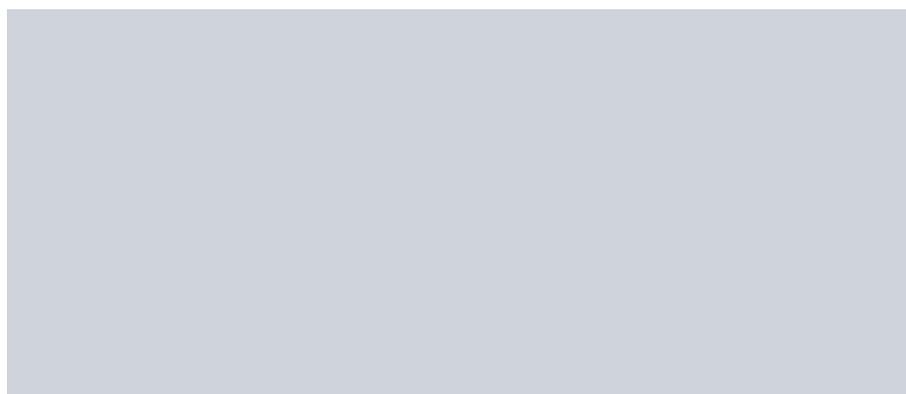
A questi fattori, si aggiungono timori connessi alla riduzione della domanda e all'incertezza dei volumi produttivi, nonché in chiave operativa la difficoltà da parte delle imprese nel farsi riconoscere aumenti dei costi di produzione da parte degli OEMs.

LA FILIERA NEL 2023

ITALIA

Nel 2023 le **2.135 imprese** che compongono l'universo della componentistica automotiva italiana hanno impiegato nel settore circa **170.000 addetti** e generato un fatturato stimato, ad esso direttamente attribuibile, pari a **58,8 miliardi di euro**.

Seppure il 2023 mostri ancora una crescita del giro d'affari del +3,1% sul 2022, essa si presenta più contenuta rispetto all'anno precedente, nettamente inferiore a quanto registrato nel 2021 e, comunque, non riferibile a tutti i segmenti della filiera.



Infatti, se da un lato cresce il fatturato per gli E&D (+14,3%), per i sistemisti e modelisti (+9,3%) e per l'insieme degli specialisti (al cui interno spicca il risultato dei fornitori legati al motorsport con il +11,7%), dall'altro è **la subfornitura a evidenziare una certa sofferenza** che riguarda sia i subfornitori tout court (-11,3%), sia quelli delle lavorazioni (-5,4%).

Sul fronte occupazionale, nonostante emerga una stabilità del dato rispetto allo scorso anno, l'analisi per categorie di fornitura rileva, anche in questo caso, delle evidenti differenze: sono nuovamente gli E&D e gli specialisti del motorsport a distinguersi per i migliori risultati (rispettivamente +21,3% e +10,1%), mentre i sistemisti e modelisti si caratterizzano per essere il segmento con il numero di addetti in diminuzione (-8,5%).

PIEMONTE

Il Piemonte si conferma il territorio con il maggior numero di imprese insediate (il 33,6%), a cui seguono la Lombardia (il 27,0%) e l'Emilia-Romagna (il 10,4%). Nel Nord Est si distingue il Veneto (il 9,0%), nel Centro Italia la Toscana (il 3,0%) e nel Mezzogiorno (isole comprese) la Campania (il 3,4%). **Alle imprese con sede in Piemonte è riconducibile il 34,7% del fatturato e il 33,1% degli addetti.**

Nel 2023 le **713 imprese piemontesi** hanno generato un fatturato di **20,4 miliardi di euro** circa e dato lavoro a **56.356 addetti**.

La dinamica del **fatturato**, nonostante i segnali di difficoltà già emersi nella seconda parte dell'anno, si è mantenuta complessivamente positiva con una crescita media del **+5,9%**. A questo andamento hanno contribuito soprattutto gli E&D, ma la situazione cambia man mano che ci si allontana dai vertici della catena di fornitura: i subfornitori delle lavorazioni hanno subito una contrazione del fatturato pari al -8%.

Il dato sugli **addetti** ha registrato una riduzione del **-1,6%** fra 2022 e 2023, da imputare principalmente al segmento dei sistemisti e modulist (-11,2%), dove converge un terzo circa della forza lavoro impiegata dalle imprese della filiera piemontese.



I risultati dell'indagine sul 2023

All'indagine, somministrata nel periodo marzo-maggio, hanno contribuito 438 imprese, con un tasso di risposta del 20,3% a conferma dell'attenzione rivolta dagli operatori del settore.

Dinamiche del fatturato nel 2023

Dopo un biennio di notevole espansione della filiera, con il recupero dei livelli di attività del periodo precedente alla pandemia, nel 2023 la dinamica del fatturato delle imprese della componentistica automotive è apparsa positiva, seppure **attenuata rispetto al recente passato**. Si è ridotta la quota di imprese che hanno registrato nell'anno un aumento del fatturato, passata, in Italia, dal 72% al 52% e, in Piemonte, dal 65% al 57%.

La scadenza europea del 2035

In una visione di medio-lungo termine, le imprese sono state interrogate sulle strategie che verranno poste in atto in vista della **scadenza europea del 2035**, che prevede lo stop delle vendite di automobili nuove con motore endotermico.

Il 66% delle imprese non prevede di effettuare cambiamenti, o in quanto i prodotti realizzati non sono interessati dalla nuova normativa (il 51%) o perché l'impresa è già orientata alla produzione di componenti o servizi per veicoli ad alimentazione elettrica o fuel cell (il 15%).

Il 34% delle imprese prevede invece mutamenti del modello di business che si concretizzano prevalentemente nel **mantenimento** di una quota parte di componentistica per motorizzazioni a **combustione interna per clienti extra Ue** (il 21% del totale dei rispondenti), e/o nell'intenzione di modificare propri prodotti o servizi, **orientandoli all'elettrico o idrogeno** (il 15%).

L'opzione di possibile **uscita dal settore automotive**, per aprirsi ad altri settori, coinvolge invece il **12%** dei componentisti, ed è individuata come **unica scelta possibile dal 6%**.

I trend tecnologici

La filiera si mostra **significativamente orientata verso la componentistica** di prodotti e/o servizi **destinati a ogni tipo di veicolo** (l'84,0%) indipendentemente dall'alimentazione. Il 30,1% invece è orientato verso la produzione di componenti che caratterizzano i **motori a combustione interna**. Inizia, tuttavia, ad essere **rilevante il numero di componentisti specializzati in parti per veicolo elettrico e infrastrutture di ricarica** (il 16,4%), così come si possono identificare quelli attivi nella produzione di **hardware/software per i veicoli connessi e autonomi** (il 6,6%) e, in generale, nei **servizi per la mobilità** (il 2,7%), nonché quelli che presidiano i sistemi di alimentazione a fuel cell (il 5,5%). Sui sistemi ad alimentazione a GPL/metano operano invece il 6,8% delle imprese.

Se nella precedente edizione dell'Osservatorio, nel complesso, si era stabilizzata la partecipazione della filiera della componentistica a progetti di sviluppo di nuovi powertrain, nel triennio 2021-2023 **la spinta verso tali progetti**

rallenta: per i powertrain ibridi ha riguardato il 26,7% delle imprese (erano il 30,0% nel triennio 2020-2022), e per quelli elettrici il 23,6%, circa cinque punti percentuali in meno rispetto al triennio in esame nella scorsa rilevazione. Resta invece pressoché stazionaria la quota di imprese che ha preso parte a progetti di **riduzione delle emissioni** dal motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e alleggerimento del peso dei veicoli (il 24,1%).

Relazioni della filiera con Stellantis e Iveco

Nel 2023 **si consolida la quota di imprese che risultano avere Stellantis e/o Iveco**, direttamente o indirettamente, nel proprio portafoglio clienti: è pari al **69,4%** (era il 68,4% nel 2022), ma nettamente inferiore sia al 2021, quando era del 72,9%, sia agli anni ancora precedenti. **In Piemonte** le vendite a Stellantis e/o Iveco riguardano una quota più alta di imprese, il **78,5%**, ma anch'essa in riduzione se paragonata al 2021 (era l'80,6%).

Diminuisce, tuttavia, nell'ultimo triennio, la quota di operatori che hanno generato da vendite a Stellantis/Iveco oltre il 50% del volume di affari (in Italia dal 39,6% del 2021 al 32,8% del 2023, in Piemonte dal 50,6% al 40,1%). Il fatturato medio generato da vendite a Stellantis/Iveco, dopo la forte riduzione evidenziata nel 2022, mostra una sostanziale stabilità, ma in Piemonte continua a ridursi.

Propensione all'internazionalizzazione

Leggero calo delle imprese che dichiarano di **vendere i propri prodotti sui mercati esteri**: risultano il **79,4%** a fronte del 80,7% della scorsa edizione; si stabilizza la **quota di fatturato automotive** riconducibile a tali vendite pari al **46,2%**.

R&S

Pressoché **stabile la quota di imprese che ha indirizzato investimenti** (il 66%) e impiegato addetti nelle attività di R&S (il 68%), nonché, nel tempo, il numero di imprese che ha depositato brevetti (il 18%). Nel triennio 2021-2023, le innovazioni di prodotto hanno riguardato il 53% delle imprese e quelle di processo il 72%, entrambe in crescita rispetto all'edizione precedente.

Si accentua l'orientamento a forme di **collaborazione fra imprese** per sviluppare progetti R&S (il 45% le ha poste in essere o previste nel breve periodo, a fronte del 35% dell'anno precedente), in un contesto in cui aumentano le relazioni con altre realtà imprenditoriali, principalmente per accedere a nuovi settori e per efficientare i costi. È con la filiera piemontese che vengono attivate più forme di cooperazione (con il 60% delle risposte), seguita da quelle della Lombardia (il 49%), dell'Emilia-Romagna (il 32%) e del Veneto (il 25%).

ESG

Cresce l'attenzione e la sensibilità delle imprese dell'automotive verso il tema della sostenibilità e della responsabilità aziendale: le imprese che hanno già adottato un'azione in linea con i **criteri ESG (Environment, Social e Governance)** sono il 78% se si considera il tema ambientale, l'83% nell'ambito sociale e il 72% nella Governance. Rispetto al 2022 si è osservato un aumento sia degli operatori che le hanno già avviate sia di quelli che intendono farlo nei prossimi 12 mesi.

In particolare, fra le varie azioni di tipo **ambientale**, il 74,5% delle imprese ha posto in atto una politica di **trattamento dei rifiuti non pericolosi** e l'11,5% ha in programma di farlo nel prossimo anno, così come per il trattamento di rifiuti di tipo pericoloso (rispettivamente il 72,2% e il 10,3%). In tale categoria, emerge anche una particolare attenzione all'adozione di strumenti in grado di **monitorare l'energia consumata** e all'**acquisto/produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili**.

Fra le azioni in ambito **sociale** è alta la percentuale di rispondenti che ha adottato, o intende farlo, politiche supplementari in materia di **salute e sicurezza dei lavoratori**, pari a quasi il 91%, e otto su dieci hanno già provveduto, ma anche di quelli che si sono mossi nella gestione delle tematiche della **diversità, dell'inclusione, e delle pari opportunità** (il 58,5%) o intendono farlo (il 22,3%).

In ultimo, nella dimensione legata alla **governance**, spicca il dato relativo alle imprese che hanno già attivato

politiche di anticorruzione (il 64,5%) e di quelle che chiedono ai propri fornitori il rispetto dei **diritti umani** (il 63,2%). Il 14% degli intervistati prevede di operare in futuro in tali direzioni.

La domanda di policy da parte delle imprese

Alle imprese della componentistica è stato domandato un giudizio sull'efficacia, nel recente passato, e sull'utilità in futuro delle misure di sostegno alla filiera automotive adottate dalle istituzioni pubbliche. Confermando i risultati della precedente rilevazione, viene espressa una valutazione positiva soprattutto sull'efficacia delle iniziative dirette al **contenimento dei costi dell'energia** (il 71% delle imprese), che **restano prioritarie** anche nel futuro (il 79%).

Un alto giudizio in termini sia di efficacia passata (il 56%), sia di attese (il 75%) è raccolto dai **finanziamenti e dagli sgravi fiscali per attività R&S**; viceversa, per la misura di creazione di un fondo di supporto alla transizione industriale a livello nazionale ed europeo, è elevata l'esigenza di intervento per il futuro (il 68%) a fronte di un giudizio più modesto su quanto già adottato (efficace per il 39%). Diminuisce la valutazione positiva sull'adeguatezza degli **incentivi per le nuove immatricolazioni** e delle misure di sostegno per la **digitalizzazione**, che permangono di assoluta priorità per sei imprese su dieci.

Nell'insieme, vengono considerati meno incisivi gli interventi previsti per la riconversione delle competenze, e soprattutto gli incentivi messi in campo per le **infrastrutture di ricarica**, ambito nel quale l'Italia sconta ancora un significativo ritardo rispetto ad altri Paesi europei e sul quale quasi un'impresa su due continua a esprimere istanze per misure specifiche.

L'estensione della CIG (Cassa Integrazione Guadagni), è una priorità per il futuro imminente per oltre 4 imprese su dieci, ma le ultime informazioni statistiche mostrano, specie per il Piemonte, un crescente ricorso agli ammortizzatori sociali per il settore automotive.

[1] Nel mese di luglio al panel dei rispondenti all'indagine dell'Osservatorio (438 imprese) è stato sottoposto un questionario su previsioni dell'anno 2024 e fattori che condizionano le strategie di sviluppo delle imprese. Hanno risposto n. 222 imprese.

[Leggi altre storie di copertina](#)



Redazione

Leggi gli ultimi contenuti pubblicati anche sulla nostra testata nazionale

<https://www.italiaeconomy.it>

ADV

Leggi anche



Il decreto Paesi sicuri diventa un emendamento del Decreto flussi. Intervista al professor Salvatore Curreri



Stampa e regime

[Home](#)
[PALINSESTO](#)
[RIASCOLTA](#)
[ARCHIVIO](#)
[RUBRICHE](#)
[DIRETTE](#)
[AGENDA](#)

04 NOV 2024 **Fondo automotive e crisi del settore. Intervista a Marco Stella, vicepresidente di Anfia**

INTERVISTA | di Federico Punzi - RADIO - 12:28 Durata: 9 min 36 sec

A cura di Simone Sapienza



"Fondo automotive e crisi del settore. Intervista a Marco Stella, vicepresidente di [Anfia](#)" realizzata da Federico Punzi con Marco Stella (vice presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

L'intervista è stata registrata lunedì 4 novembre 2024 alle 12:28.

Nel corso dell'intervista sono stati trattati i seguenti temi: Ambiente, [Anfia](#), Auto, Economia, Elettronica, Energia, Giorgetti, Governo, Impresa, Industria, Inquinamento, Lavoro, Legge Di Bilancio, Meloni, Mercato, Occupazione, Produzione, Sviluppo, Tecnologia.

La registrazione audio ha una durata di 9 minuti.

INTERVENTI [TRASCRIZIONE AUTOMATICA](#)

MARCO STELLA

vice presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

12:28 Durata: 9 min 36 sec

- AMBIENTE
- ANFIA**
- AUTO
- ECONOMIA
- ELETTRONICA
- ENERGIA
- GIORGETTI
- GOVERNO
- IMPRESA
- INDUSTRIA
- INQUINAMENTO
- LAVORO
- LEGGE DI BILANCIO
- MELONI
- MERCATO
- OCCUPAZIONE
- PRODUZIONE
- SVILUPPO
- TECNOLOGIA

REGISTRAZIONI CORRELATE



15 Ott 2024
10 minuti con Cesare Damiano: la manifestazione nazionale del settore automotive e la crisi di Stellantis



28 Mar 2012
Intervista a Claudio Chiarle sulla crisi del settore dell'automotive nella Provincia di Torino



26 Mag 2016
La riforma del Terzo Settore: intervista a Francesca Bonomo



7 Ott 2021
La FNSI chiede di incontrare il Presidente del Consiglio, Mario Draghi per affrontare la crisi del settore: intervista a Raffaele Lorusso



8 Feb 2022
ADAPT - Focus - La transizione ecologica e mercato del settore automotive



16 Feb 2010
Elezioni regionali in Basilicata: intervista a Franco Stella sull'andamento della campagna elettorale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Taglio agli incentivi, dramma per l'auto Ma il mercato certifica il loro fallimento

TRASPORTI

Vendite in calo cronico malgrado i bonus. Il governo pensa di decurtare l'80% del fondo a sostegno del settore, scenario «devastante» secondo la filiera. Favorevoli gli analisti di Dataforce Italia: «Basta con questi sussidi inutili»

ALBERTO CAPROTTI

L'ennesimo calo (9,1%) delle immatricolazioni di ottobre (126.488 le autovetture nuove acquistate in Italia, contro le 139.078 dello stesso mese dell'anno precedente) oltre a confermare la crisi cronica del comparto, sembra indicare il sostanziale fallimento della politica degli incentivi.

Lo strumento varato nel 2022 sotto forma di ecobonus per rilanciare l'automotive con una dotazione iniziale di 8,7 miliardi di euro, quest'anno è stata già ridotta a circa 5,75 miliardi (750 milioni per il 2025 e 1 miliardo l'anno dal 2026 al 2030. Gli aiuti statali destinati alla fascia da 0 a 20 g/km di emissioni (quelli per le auto 100% elettriche) sono stati "bruciati" in sole nove ore il giorno stesso dell'apertura della piattaforma. Esauriti da alcuni giorni anche i fondi per le auto nuove con emissioni di CO2 comprese fra 61 e 135 g/km, (cioè per vetture a benzina, diesel, Gpl e ibride), ora delle risorse messe a disposizione dal 3 giugno scorso, restano disponibili per più della metà solo quelli per la fascia da 21 a 60 g/km, in cui rientrano le ibride Plug-in.

Senza incentivi, il tracollo sarebbe stato ancora più pesante, specie per quanto riguarda le vetture elettriche, oggi solo al 4% del totale delle vendite e, completamente dipendenti dalla presenza dei bonus. Ma complessivamente l'operazione non ha di fatto rianimato il mercato e ora dovrebbe subire un nuovo ridimensionamento. Questo almeno è, a oggi, l'orientamento del governo che ha deci-

so di decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro sui 5,8 previsti in origine il fondo destinato alle misure a sostegno della riconversione della filiera. La Manovra Finanziaria per il 2025, in fase di definizione, dovrebbe avere un impatto pesantissimo sul Fondo Automotive, con la non remota prospettiva di veder annullati gli incentivi l'anno prossimo.

Questo scenario è considerato devastante da parte degli operatori del settore. Secondo il presidente di Federauto, Massimo Artusi, «il governo deve rapidamente definire una politica chiara perché il taglio di oltre 4 miliardi sull'Automotive offre una prospettiva di decrescita. Se non si vuole proseguire nella logica dei bonus, si investano le risorse in un piano triennale di riforma della fiscalità che avrebbe connotazioni fortemente positive per le piccole e medie imprese italiane e ricadute estremamente interessanti per gli acquisti di auto usate "fresche" da parte delle famiglie».

I sindacati dei metalmeccanici, Fim, Fiom e Uilm esprimono «profonda preoccupazione e ferma contrarietà per la decisione del governo. «In un momento in cui il comparto si trova in una fase di profonda trasformazione e crisi - sottolineano - risulta fondamentale un forte sostegno per garantire la competitività del settore, la difesa dell'occupazione e l'innovazione tecnologica, indispensabile per affrontare le sfide del futuro».

Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera industriale automobilistica nazionale, sottolinea invece come l'automotive rappresenti «il principale settore manifatturiero italiano», con oltre 270.000 addetti diretti e un fatturato di più 100 miliardi di euro, ma sia anche «l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni». Per Anfia, il taglio previsto dalla Legge di Bilancio «è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice clamorosamente l'importante attività che lo stesso governo sta svolgendo a favore del settore, e che annulla i mesi di intenso lavoro fatto dal Tavolo Sviluppo Automotive». Secondo Roberto Vavassori, presidente di Anfia «è assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui ri-

sorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera. Chiediamo quindi che, a partire dal prossimo incontro convocato al Mimit per il 14 novembre, si metta mano all'agenda programmatica per il settore già approvata nei mesi scorsi».

Ma la prospettiva del taglio dei fondi all'automotive non è vista come una potenziale sciagura da parte di alcuni analisti del settore. Secondo Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia, «stiamo parlando dell'80% di risorse in meno per l'auto che ha un disperato bisogno di aiuto, ma quello che non condivido è che questo aiuto venga chiesto sotto forma di sussidi per affrontare la sfida della transizione, senza mai mettere in discussione la "madre" del disastro che stiamo affrontando, cioè la stessa transizione ecologica così come imposta dalle regole Ue. Sono quindi favorevole a questo segnale forte, e bene ha fatto il governo a spostare risorse dove c'è mercato, togliendole dove il mercato non risponde, dopo aver buttato altre centinaia di milioni di euro in incentivi senza realizzare alcuna crescita, anzi, col rischio di chiudere l'anno con un segno meno». Secondo Saladino, anzi, «scossoni come questo sono utili a dare la sveglia a tutti, in modo che si capisca che il mondo non sta andando nella direzione dei virtuosissimi ecologici voluti dal governo europeo ma in quello di guerre economiche e territoriali che rischiano di distruggere i valori che ci hanno portato a creare un benessere invidiato dal resto del mondo».

Per Michele Crisci, presidente di Volvo Italia e di Unrae, l'associazione delle case estere nel nostro Paese, «emerge con chiarezza la necessità di non tagliare il fondo automotive, ma anche di una revisione della fiscalità delle auto aziendali per accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni. È necessario - continua Crisci - modulare la detraibilità Iva e la deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO2, e ridurre il periodo di ammortamento a tre anni. Il più veloce ricambio delle flotte garantirebbe un'offerta più ampia di veicoli ecologici a prezzi inferiori, favorendo il rinnovo del parco circolante con mezzi più virtuosi in termini ambientali e anche di sicurezza stradale».

Auto pronte
e in
attesa di
compratori
al porto
tedesco di
Duisburg
/Ansa



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



Tanti i super ospiti per «Città Impresa» e focus sul voto Usa

La kermesse. In programma da venerdì a domenica Da Bombassei a Marcegaglia, fino a Letta e Gori Si discute anche di transizione ecologica e pensioni

Oltre 200 ospiti in tre giorni: da venerdì a domenica è in programma «Bergamo Città Impresa», la versione autunnale del Festival (che si tiene anche in primavera), che accende il dibattito sui temi dell'economia, ma anche della (geo)politica. E quest'anno, cadendo a distanza di pochi giorni dalle elezioni americane, proprio l'atteso esito del voto in Usa sarà materia di discussione, visti anche i timori di una possibile politica protezionistica (vedere alla voce dazi) da parte degli States.

Del resto è lo stesso direttore dell'evento, Filiberto Zovico, a ricordare la complessità del 2024, «con oltre 60 Paesi al voto», tra cui «Regno Unito, Francia e Stati Uniti». Inoltre, «nel grande scontro tra Usa e Cina cominciano a entrare fattori determinanti come la politica dei dazi e di conseguenza le imprese vivono una fase di notevole incertezza nell'orientare le proprie strategie». Senza contare il fatto che l'Europa «vive una fase delicata - continua Zovico - con particolare attenzione alla crisi della leadership tedesca e ai problemi del settore automotive».

Tra gli interventi in programma al Festival, promosso da ItalyPost, l'Economia del Corriere della Sera e il Comune di Bergamo - L'Eco di Bergamo è media partner insieme a Radio 24 - sono previsti quel-

li di imprenditori, politici e giornalisti.

Ad aprire il Festival - venerdì alle 10.30 nella sala Sestini della Camera di commercio - è Emma Marcegaglia, presidente e a.d. di Marcegaglia Holding, sul tema «Dopo il voto Usa, cosa cambia per le imprese?». Mentre, nella stessa sessione, Gregorio De Felice, chief economist di Intesa Sanpaolo, si concentrerà sul focus «Scenari. L'economia e le imprese nell'era della post globalizzazione». E ancora: «Le imprese di fronte alle nuove sfide geopolitiche» vedrà il confronto tra Valeria Brambilla, a.d. di Deloitte & Touche; Giuseppe Pasini, presidente di Feralpi Group; Daniele Fulvio Pastore, direttore regionale di Lombardia Nord Intesa Sanpaolo; Monica Poggio, presidente della Camera di commercio Italo-Germanica e a.d. di Bayer Italia e Giovanna Ricuperati, presidente di Confindustria Bergamo.

Sempre riguardo alla sfida tra Kamala Harris e Donald Trump, sabato, dalle 11.30 alle 12.45, in Camera di Commercio, ne discuteranno l'ex premier Enrico Letta, oggi presidente del Jacques Delors Institute, e l'europarlamentare Giorgio Gori. Alle 18 sarà la volta di Francesco Giavazzi, professore emerito dell'Università Bocconi e già consigliere economico del presidente del Consiglio Draghi,

che affronterà la delicata questione «Nella morsa tra Usa e Cina: quale ruolo per l'Europa?». Stesso orario (18), ma luogo diverso (la sala consiliare di Palazzo Frizzoni) per «Pensioni e uguaglianza» con protagonista Elsa Fornero, professore onorario di Economia all'Università di Torino, già ministro del Lavoro e promotrice di una tanto discussa - ancora oggi - riforma delle pensioni. Domenica, invece, dalle 11 alle 12 al Kilometro Rosso, terrà banco «Crescere nell'era dei nuovi dazi», con il presidente emerito di Brembo, Alberto Bombassei, l'ex ministro dell'Economia, Giovanni Tria; Roberto Vavassori, presidente di Anfia e Federico Visentin, presidente di Federmeccanica.

«Bergamo Città Impresa» sarà anche l'occasione per decretare il vincitore del Premio Letteratura d'Impresa 2024, che vede cinque libri finalisti: la cerimonia di consegna avverrà sabato pomeriggio.

Tutti gli eventi sono a ingresso libero: basta registrarsi sul sito www.festivalcittaimpresa.it, dove è consultabile l'elenco completo degli appuntamenti.



Evento di una passata edizione del Festival



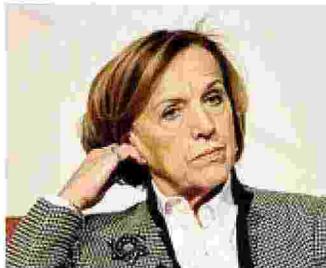
Emma Marcegaglia



Enrico Letta

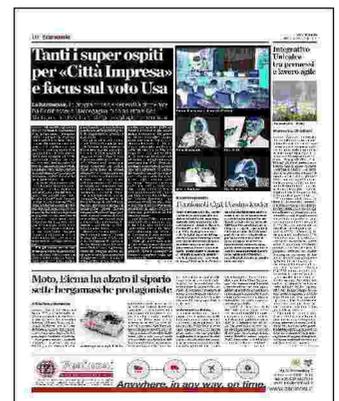


Alberto Bombassei



Elsa Fornero

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista La piattaforma Aziende che contano Contatti Podcast

f t v o in

Web

Cerca nel sito



News Tpl E-bus Coach e turismo Componenti Aziende Eventi e fiere Vita da autista
 Mobility Innovation Tour
 Vedi tutte le categorie v

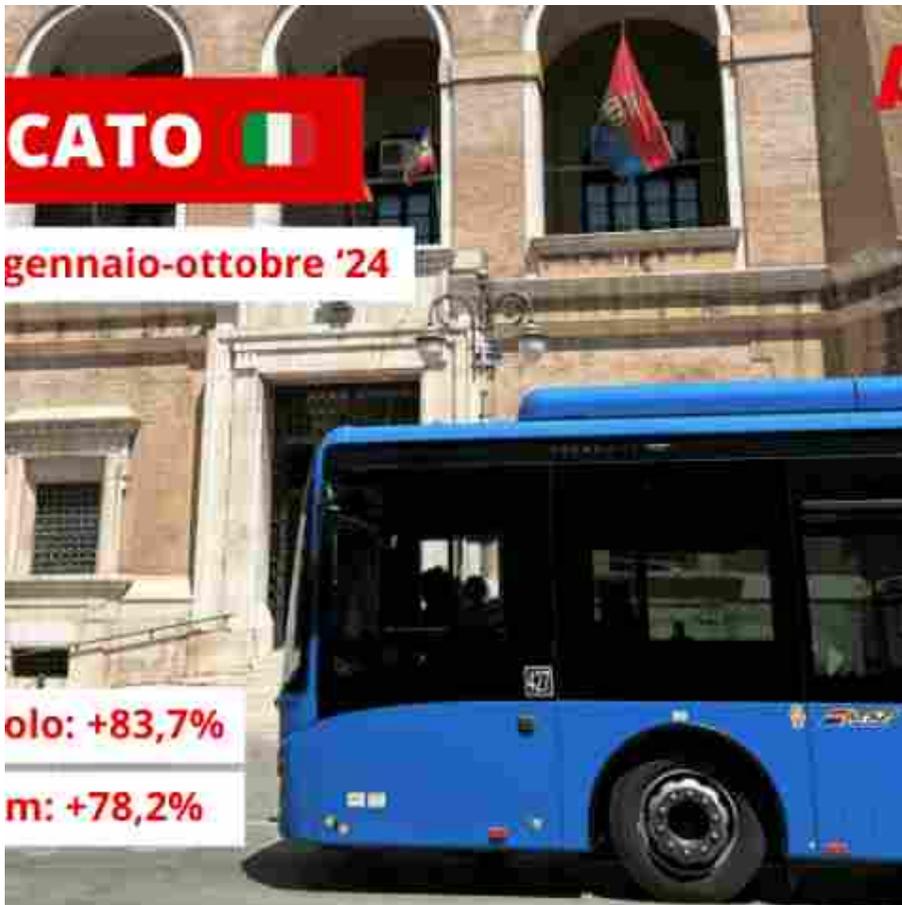
Naviga per
 marca v

Home ► Mercato bus Italia ancora in positivo: 5.276 immatricolazioni dal 1° gennaio al 31 ottobre. Ecco la Top 10 dei costruttori

Mercato bus Italia ancora in positivo: 5.276 immatricolazioni dal 1° gennaio al 31 ottobre. Ecco la Top 10 dei costruttori

Sono 5.276 gli autobus immatricolati in Italia dal primo gennaio al 31 ottobre 2024, più 842 unità sul medesimo periodo dell'anno passato, pari a una crescita del 19%. I numeri sono forniti da [Anfia](#). Si conferma, nuovamente, la crescita dell'elettrico: si contano 621 e-bus targati in questi dieci mesi (+83,7% sul volume 2023). I veicoli diesel [...]

6 Novembre 2024 di Admin



In primo piano

PODCAST / AUTOBUS
 Weekly - Episodio #3

🕒 1 Novembre 2024 📄 News

Yutong U12, l'urbano
 elettrico che ha fatto
 all-in sulla sicurezza

🕒 11 Ottobre 2024

📄 Bus elettrici

Mobile E-Power, le
 soluzioni ABB (ad alta
 efficienza energetica)
 per il trasporto pubblico

🕒 18 Ottobre 2024

📄 Componenti

Setra ComfortClass,
 questione di storia... e di
 stile

🕒 11 Ottobre 2024

📄 Bus da turismo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Sono **5.276** gli autobus immatricolati in Italia dal primo gennaio al 31 ottobre 2024, più 842 unità sul medesimo periodo dell'anno passato, pari a una crescita del **19%**. I numeri sono forniti da **Anfia**.

Si conferma, nuovamente, la crescita dell'elettrico: si contano **621 e-bus** targati in questi dieci mesi (+83,7% sul volume 2023). I veicoli **diesel** rimangono la maggioranza, attestandosi a quota **2.664 unità**, ma cedono il 6%. **Boom del metano**, che sale del 78,2%, portando il pallottoliere a **1.233** mezzi Cng (mentre gli Lng sono 28). In aumento anche gli ibridi elettrici (Hev): +44,5%, da 490 a 705. Infine, gli ibridi metano-elettrico calano da 81 a 22 unità (-72,8%).

Mercato autobus Italia, tutti i numeri

Delle 5.276 targhe totali, **1.774** sono rappresentate dagli **urbani** (il 33,6% del totale), in crescita del 46% sul periodo gennaio-ottobre 2023 (quando erano 1.125). A quota **1.698** unità, invece, in leggero calo (-14%) sul 2023, troviamo gli **interurbani** (pari al 32,2%). Exploit dei **turistici**, che aumentano di molto il volume, passando da 768 pezzi a **1.279**: +66,5%. **Un autobus immatricolato su quattro è un coach**. Dunque salgono anche gli scuolabus, che superano il tetto delle 500 unità, 525 per l'esattezza (contro le 477 del medesimo periodo 2023).

La classifica dei costruttori: la Top 10

Venendo alla graduatoria per numero di immatricolazioni, in cima troviamo sempre **Iveco Bus**, che mette a segno **2.373** veicoli, per un market share del 45%. L'Oem ha fatto meglio rispetto a gennaio-ottobre 2023, con 205 pezzi in più.

Seconda piazza per **Daimler Buses** con i due brand **Mercedes-Benz** e **Setra**, che raccolgono - rispettivamente - 772 autobus e 107 coach, per un totale di 879 macchine, che conferiscono al Gruppo tedesco una quota di mercato del 16,6%.

Terzo **Solaris**, che incrementa considerevolmente le targhe, passando da 114 a **353**: il costruttore polacco si prende una fetta di mercato pari al 6,7%.

Al quarto posto la turca **Otokar**, protagonista di un "exploit" con le "e" maiuscola: se nei primi 10 mesi del 2023 le targhe erano 61, nei primi 10 mesi del 2024 sono ben **242**.

Al quinto posto Industria Italiana Autobus, o meglio **Menarinibus**, che migliora - non che fosse difficile farlo - la performance 2023, passando da 37 a 214 immatricolazioni.

Sesta posizione per **MAN**, che cede qualcosa rispetto all'anno passato: da 220 veicoli a **162**. Ma crescono i coach del marchio **Neoplan**: da 42 a **47**.

A quota **162** il Grifone di **Scania**, in calo di 22 unità. In forte crescita, invece, un altro costruttore turco come **Karsan**, che passa da 26 a **81** immatricolazioni. E anche i connazionali di Tamsa fanno meglio: da 39 a 58. A chiudere la Top 10 dei costruttori, il quarto Oem turco: Isuzu conferma i dati dello scorso anno e ad oggi ha messo a segno 54 targhe.

MENU



FAMIGLIA

VITA

ECONOMIA CIVILE

OPINIONI

NEWSLETTER

PODCAST

Home > Economia > Motori

Bes | Lavoro | Motori | Risparmio | Sviluppo felice | Terzo settore

Taglio agli incentivi. Un dramma per l'auto, ma il mercato certifica il loro fallimento

Alberto Caprotti mercoledì 6 novembre 2024

[Ascolta](#)

Vendite in calo cronico malgrado i bonus. Il governo vuole decurtare l'80% del fondo, scenario «devastante» secondo la filiera. Dataforce Italia: "Basta con i sussidi inutili"



Una vettura Audi in catena di montaggio - .

L'ennesimo calo (9,1%) delle **immatricolazioni** di ottobre (126.488 le autovetture nuove acquistate in Italia, contro le 139.078 dello stesso mese dell'anno precedente) oltre a confermare la crisi cronica del comparto, sembra indicare il **sostanziale fallimento della politica degli incentivi**. Lo strumento varato nel 2022 sotto forma di **ecobonus per rilanciare l'automotive** aveva una dotazione iniziale di 8,7 miliardi di euro, e quest'anno è stata già ridotta a circa 5,75 miliardi (750 milioni per il 2025 e 1 miliardo l'anno dal 2026 al 2030). Gli aiuti statali destinati alla fascia da 0 a 20 g/km di emissioni (quelli per le auto 100 % elettriche) sono stati "bruciati" in sole nove ore il giorno stesso dell'apertura della piattaforma. Esauriti da alcuni giorni anche i fondi per le auto nuove con emissioni di CO2 comprese fra 61 e 135 g/km, (cioè per vetture a benzina, diesel, Gpl e ibride), ora delle risorse messe a disposizione dal 3 giugno scorso, restano disponibili per più della metà solo quelli per la fascia da 21 a 60 g/km, in cui rientrano le ibride Plug-in.

Senza incentivi, il tracollo sarebbe stato ancora più pesante, specie per quanto riguarda le vetture elettriche, oggi solo al 4% del totale delle vendite e, completamente dipendenti dalla presenza dei bonus. **Ma complessivamente l'operazione non ha di fatto rianimato il mercato e ora dovrebbe subire un nuovo ridimensionamento.** Questo almeno è, a oggi, l'orientamento del governo che ha deciso di **decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro sui 5,8 previsti in origine il fondo** destinato alle misure a sostegno della riconversione della filiera. La **Manovra Finanziaria** per il 2025, in fase di definizione, dovrebbe avere un impatto pesantissimo sul Fondo Automotive, con la non remota prospettiva di veder annullati gli incentivi l'anno prossimo.

Questo scenario è considerato devastante da parte degli operatori del settore. Secondo il presidente di **Federauto**, Massimo Artusi, «il governo deve rapidamente definire una politica chiara perché il taglio di oltre 4 miliardi sull'Automotive offre una prospettiva di decrescita. Se non si vuole proseguire nella logica dei bonus, si investano le risorse in un piano triennale di riforma della fiscalità che avrebbe connotazioni fortemente positive per le piccole e medie imprese italiane e ricadute estremamente interessanti per gli acquisti di auto usate "fresche" da parte delle famiglie».

I sindacati dei metalmeccanici, Fim, Fiom e Uilm esprimono «profonda preoccupazione e ferma contrarietà per la decisione del governo. «In un momento in cui il comparto si trova in una fase di profonda trasformazione e crisi - sottolineano - risulta fondamentale un forte sostegno per garantire la competitività del settore, la difesa dell'occupazione e l'innovazione tecnologica, indispensabile per affrontare le sfide del futuro». **Anfia**, l'associazione che rappresenta la filiera industriale automobilistica nazionale, sottolinea invece come l'automotive rappresenti «il principale settore manifatturiero italiano», con oltre 270.000 addetti diretti e un fatturato di più 100 miliardi di euro, ma sia anche «l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni». Per **Anfia**, il taglio previsto dalla Legge di Bilancio «è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice clamorosamente l'importante attività che lo stesso governo sta svolgendo a favore del settore, e che annulla i mesi di intenso lavoro fatto dal Tavolo Sviluppo Automotive». Secondo Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** «è assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera. Chiediamo quindi che, a partire dal prossimo incontro convocato al Mimit per il 14 novembre, si metta mano all'agenda programmatica per il settore già approvata nei mesi scorsi».

Ma la prospettiva del taglio dei fondi all'automotive non è vista come una potenziale sciagura da parte di alcuni analisti del settore. Secondo Salvatore Saladino, Country Manager di **Dataforce Italia**, «stiamo parlando dell'80% di risorse in meno per l'auto che ha un disperato bisogno di aiuto, ma quello che non condivido è che questo aiuto venga chiesto sotto forma di sussidi per affrontare la sfida della transizione, senza mai mettere in discussione la "madre" del disastro che stiamo affrontando, cioè la stessa transizione ecologica così come impostata dalle regole Ue. Sono quindi favorevole a questo segnale forte, e bene ha fatto il governo a spostare risorse dove c'è mercato, togliendole dove il mercato non risponde, dopo aver buttato altre centinaia di milioni di euro in incentivi senza realizzare alcuna crescita, anzi, col rischio di chiudere l'anno con un segno meno». Secondo Saladino, anzi, «scossoni come questo sono utili a dare la sveglia a tutti, in modo che si capisca che il mondo non sta andando nella direzione dei virtuosissimi ecologici voluti dal governo europeo ma in quello di guerre economiche e territoriali che rischiano di distruggere i valori che ci hanno portato a creare un benessere invidiato dal resto del mondo».

Per Michele Crisci, presidente di Volvo Italia e di **Unrae**, l'associazione delle case estere nel nostro Paese, «emerge con chiarezza la necessità di non tagliare il fondo automotive, ma anche di una revisione della fiscalità delle auto aziendali per accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni. È necessario - continua Crisci - modulare la detraibilità Iva e la deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO2, e ridurre il periodo di ammortamento a tre anni. Il più veloce ricambio delle flotte garantirebbe un'offerta più ampia di veicoli ecologici a prezzi inferiori, favorendo il rinnovo del parco circolante con mezzi più virtuosi in termini ambientali e anche di sicurezza stradale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA E CONDIVIDI

ISCRIVITI ALLE **NEWSLETTER** DI AVVENIREISCRIVITI AL NOSTRO CANALE **WHATSAPP**

ARGOMENTI:

Motori

Economia

pubblicità

**MOTORI**

INFORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

CERCAM

MY
INFORICAMBI

BANCA
DATI



Home Lavoro ed Economia

LAVORO ED ECONOMIA

Mercato auto, un calo consistente nel mese di ottobre

By **Marco Lasala** 7 Novembre 2024

2 0

Tempo di Lettura: 2 min



Il **mercato auto** accusa un calo consistente nel mese di ottobre.

Per il terzo mese consecutivo, il **mercato auto** spinge al ribasso, sono 126.488 le unità immatricolate, un calo del 9,1% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, quando a ottobre 2023 si registravano 139.078 unità.

A pesare è la contrazione della produzione e gli alti costi di produzione. Calo del 10% per le auto a benzina, che si attestano a una quota di mercato al 27,7%. Anche le diesel in calo del 19,8% con una quota del 13,1%.

Le **alimentazioni mild e full hybrid** calano dello 0,2% nel mese, con una quota del 42,8%. Non bene nemmeno per le vetture ricaricabili (BEV e PHEV), che calano del 19% a ottobre e rappresentano il 7,6% del mercato.

ULTIME NOTIZIE



Hankook brilla nei test indipendenti negli pneumatici invernali e all season

7 NOVEMBRE 2024



Hyundai Inster, elettrica, compatta e originale

7 NOVEMBRE 2024



Transizione all'auto elettrica: rottamare diesel e benzina 7 volte più velocemente

7 NOVEMBRE 2024



Point S rafforza la sua presenza in Asia

7 NOVEMBRE 2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

*“Ad ottobre il mercato auto italiano si mostra nuovamente in importante ribasso (-9,1%) dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno – afferma **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA** – La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la conseguente contrazione dei volumi produttivi, hanno creato una situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera, alla quale si aggiungono costi di produzione – segnatamente dell’energia – in forte disparità rispetto al resto d’Europa ed effetti negativi sulla componentistica del rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità da parte delle case costruttrici. Senza dimenticare l’incertezza creata dagli obiettivi del Green Deal con le scadenze prossime. Per affrontare un quadro così complesso come quello appena delineato, a nostro parere è assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera. Richiediamo ulteriormente che, a partire dal prossimo incontro del tavolo Sviluppo Automotive convocato presso il Mimit per il 14 novembre, si metta mano all’agenda dei punti programmatici per il settore già approvati nei mesi scorsi”.*

Mercato auto, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500, le più vendute

Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500, tutte con alimentazioni ibride, occupano rispettivamente la prima, terza e ottava posizione tra le auto mild / full hybrid. Decima Jeep Avenger.

Tra le elettriche, **Jeep Avenger** risulta il quarto modello più venduto dopo Tesla Model 3 e Model Y e Volvo EX30, seguito da Fiat 500 al quinto posto.

Tra le utilitarie il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulato anche Lancia Ypsilon al terzo posto, **Citroen C3 al quarto, Peugeot 208 al sesto, Opel Corsa all’ottavo e, infine, Fiat 500 al nono.**

Articolo precedente



Hyundai Instar, elettrica, compatta e originale

Articolo successivo



Hankook brilla nei test indipendenti negli pneumatici invernali e all season

ARTICOLI CORRELATI

LAVORO ED ECONOMIA

LAVORO ED ECONOMIA

newsauto

HOME EV NEWS AUTO PROVE GUIDE SPORT FOTO VIDEO USATO LISTINO Q

Home / Notizie auto / Incentivi auto 2025, stop Ecobonus

Notizie auto

Crisi automotive Ecobonus Governo Incentivi auto e BONUS

INCENTIVI AUTO 2025, STOP ECOBONUS

La Legge di Bilancio 2025 prevede un taglio di 4,6 miliardi al fondo destinato al settore automotive e la cessazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli, in particolare per le auto elettriche.

Marco Savo · 5 minuti fa

5 Minuti di Lettura



Articoli recenti



Auto elettriche 2024, tutti i modelli, autonomia e prezzi

2 Agosto 2024



Auto ibride 2024, quale conviene scegliere tra modelli e prezzi consigliati

8 Luglio 2024

Il Governo italiano con la nuova Manovra 2025 ed il taglio di 4,6 miliardi del Fondo Automotive sembra voglia dare un freno agli incentivi che, nonostante siano stati copiosi negli ultimi anni, non hanno dato lo slancio sperato alla diffusione di auto elettriche. La vendita di auto alla spina infatti è legata solo alla presenza di bonus statali, che a loro volta vengono finanziati dalla fiscalità dello Stato e perciò dalle tasse di tutti i cittadini.

Incentivi auto 2025

Ci saranno ancora gli incentivi auto nel prossimo anno 2025? Con la

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

riduzione del Fondo Automotive probabilmente si va verso una revisione del sistema di incentivi auto, con l'Ecobonus in vigore in Italia dal 2019. Per finanziare la **Legge Finanziaria 2025**, del valore di 28,5 miliardi (di cui 17 miliardi destinati a Irpef e al taglio del cuneo fiscale), il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha richiesto una spending review a tutti i Ministeri.



Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy a proposito di incentivi auto 2025

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, guidato da Adolfo Urso, ha deciso perciò di ridurre di 4,6 miliardi il Fondo Automotive, istituito nel 2022 che contava 8,7 miliardi stanziati fino al 2030 e già ridotto nel 2024 a circa 5,75 miliardi (750 milioni per il 2025 e 1 miliardo l'anno dal 2026 al 2030) per incentivi e sostegno alla transizione energetica del settore.

Lo stesso Urso durante il Question Time al Senato ha fatto capire che nel 2025 non ci saranno altri bonus per l'acquisto di nuove auto: *"Gli incentivi destinati all'acquisto non hanno avuto effetti positivi sulla produzione. Dobbiamo prenderne atto e concentrare le risorse sugli investimenti"*. Dello stesso avviso il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti che ha dichiarato durante l'audizione sulla legge di Bilancio che i fondi non saranno più distribuiti indiscriminatamente per le rottamazioni auto, ma saranno destinati a progetti specifici di politica industriale per il settore automotive.

Riduzione Fondo Automotive, ANFIA, UNARE e Federauto contro il Governo

La riduzione del Fondo Automotive ha allarmato il mondo dell'auto con le varie Associazioni che hanno espresso il loro dissenso. **L'Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ad esempio, ha definito il taglio al Fondo Automotive un *"fulmine a ciel sereno"*, criticando aspramente la decisione come contraddittoria rispetto agli sforzi del Governo a livello europeo per sostenere il settore. Nel suo

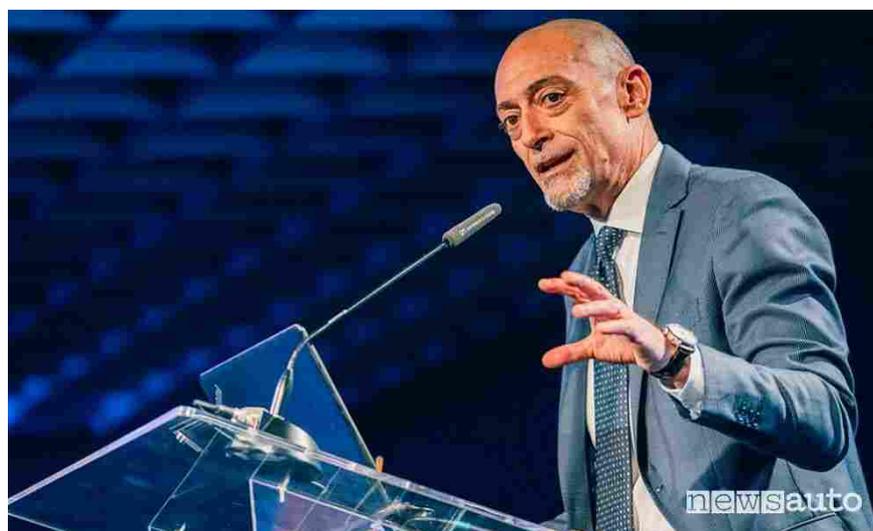
comunicato ha ricordato che l'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, con 270.000 addetti e un fatturato di oltre 100 miliardi, sottolineando che è l'unico obbligato ad una trasformazione epocale in pochi anni, già aggravata dalla crisi industriale e dal calo dei volumi di mercato in Europa.



Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA intervista a proposito del taglio agli incentivi auto 2025

L'Anfia ha concluso il suo comunicato auspicando una riduzione del taglio durante l'iter parlamentare, avvertendo che una conferma della misura rischierebbe di compromettere la collaborazione con il Governo.

Sulla stessa linea d'onda anche l'UNRAE, che ha definito inaspettata la misura contenuta nella Legge Finanziaria e comunicata senza alcun confronto. Secondo l'Associazione che rappresenta le Case estere operanti sul mercato italiano, questa decisione ha contraddetto le dichiarazioni del Ministro Urso, rilasciate recentemente al Tavolo Automotive, e le promesse di attenzione al settore da parte di altri esponenti governativi.



Michele Crisci, Presidente UNRAE intervista sugli incentivi auto 2025

Inoltre secondo l'UNRAE il significativo abbattimento delle risorse per

l'automotive, che subisce un taglio dell'80% mentre altre industrie vengono ridotte del 5-10%, minaccia gli sforzi per raggiungere gli obiettivi ambientali europei e potrebbe arrestare il già lento processo di transizione verde in Italia. L'UNRAE perciò nella sua missiva chiede al Governo di riconsiderare questa misura, auspicando una revoca o una significativa riduzione del taglio durante l'iter di approvazione della Manovra di Bilancio in Parlamento.

Secondo **Federauto**, per voce del Presidente Massimo Artusi, la Legge di Bilancio è penalizzante per l'intero comparto dell'automotive. A detta dell'Associazione che rappresenta i concessionari di fronte alle difficoltà incontrate dal sistema automotive, per rispondere a target e scadenze "sfidanti", in realtà irrealistiche, poste dall'Unione Europea, ci si aspettava una manovra che desse priorità a misure di sostegno al settore, anziché a tagli draconiani.

Artusi ha spiegato che, sebbene sia giusto attenuare le politiche dei "bonus", che finora hanno influito poco sulla tendenza al ribasso del mercato dell'auto, ridurre però in modo drastico il fondo per l'Ecobonus e tagliare i fondi per l'Autotrasporto, senza misure di supporto e una revisione del sistema di tassazione, significa rinunciare ad una politica di rilancio del comparto automotive.



Massimo Artusi, Presidente di Federauto

Infine, i concessionari italiani hanno ribadito al Ministro Urso, durante il Tavolo Automotive del 7 agosto, la necessità di avviare una profonda revisione della fiscalità sugli autoveicoli. Artusi ha concluso augurandosi che il Governo possa essere coerente con le sue scelte politiche e rispondere adeguatamente durante gli sviluppi parlamentari e interministeriali della Legge di Bilancio.

Dekra Italia sulla crisi auto: "l'importanza della neutralità tecnologica per la transizione energetica"

La crisi del comparto auto è stata anche al centro della discussione durante il #FORUMAutoMotive "La mobilità a motore guarda avanti"

tenutosi a Milano, a cui ha partecipato anche Dekra Italia. L'evento ha fornito un'importante occasione di confronto sul futuro del settore automotive in Italia, evidenziando le sfide e le opportunità legate alla transizione verso una mobilità sostenibile, con particolare riferimento al Green Deal europeo.

Toni Purcaro, Executive Vice President di DEKRA Group e Presidente di DEKRA Italia, ha partecipato alla tavola rotonda "Green Deal atto secondo: dal 'tutto elettrico' alla neutralità tecnologica. Sarà proprio così?", sottolineando l'importanza della neutralità tecnologica per la transizione energetica. Purcaro ha affermato che DEKRA promuove questo principio in tutti i settori impattati, considerando lo sviluppo sostenibile come un'opportunità per affrontare le sfide di digitalizzazione e modernizzazione delle economie, accelerando la decarbonizzazione.

Inoltre, ha evidenziato come DEKRA, leader nei servizi di testing, ispezione e certificazione, si impegni a supportare attivamente aziende e istituzioni nel raggiungimento di obiettivi di sostenibilità, sicurezza e innovazione. Infine, Purcaro ha rimarcato che la neutralità tecnologica è fondamentale per rispondere alle diverse esigenze del mercato e garantire una transizione autentica verso una mobilità sostenibile.

Intervenuto a Rai News 24 Toni Purcaro ha dichiarato: "La fase di transizione della mobilità può rappresentare un'opportunità unica per affrontare un problema strategico dal punto di vista della sicurezza stradale in Italia che è la vetustà del parco circolante. La crisi del settore automotive a cui stiamo assistendo è anche legata alla riluttanza verso l'accesso alle nuove motorizzazioni che deriva da prezzi sicuramente non competitivi. Si tratta di un tema che avremmo potuto gestire in maniera diversa in ottemperanza al principio di neutralità tecnologica e che avremmo potuto sfruttare anche per svecchiare il parco circolante italiano.



Toni Purcaro, Executive Vice President di DEKRA Group e Presidente di DEKRA Italia

Ciò avrebbe consentito anche una crescita più sostenibile relativamente a

questo settore, ma anche un miglioramento della sicurezza dei mezzi in circolazione. Gli incentivi sono certamente importanti per accompagnare la transizione ma non possono diventare strutturali, porterebbero ad un mercato "drogato" e non trasparente. Il comparto automotive sta risentendo molto della crescita dei prezzi, della mancanza di competitività e, soprattutto, dei costi necessari alla realizzazione di questi nuovi veicoli.

Non bisogna dimenticare, inoltre, che per quanto riguarda lo sviluppo dei nuovi veicoli, in Asia c'è un fortissimo supporto alle aziende produttrici da parte dei Governi, nodi che stanno venendo al pettine in maniera particolarmente significativa in questo momento".

Leggi anche:

- Scarica il **PDF della Legge Finanziaria 2025**
- News sulla **CRISI SETTORE AUTO**
- Leggi **altri argomenti correlati agli incentivi auto**
- Cosa ne pensi? Fai un salto sulla **discussioni sul FORUM!**

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

per ricevere aggiornamenti da Newsauto.it

Seleziona lista (o più di una):

Giornaliera

Settimanale

[Informativa sulla privacy](#)

- #Crisi automotive
- #Ecobonus
- #Governo
- #Incentivi auto e BONUS

ELENCO CATEGORIE
ELENCO TAGS

f | Facebook

X | X

in

t

p

v

✉

🖨

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Attualità e Curiosità: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Gli incentivi auto 2025 sono stati cancellati, c'è stato l'annuncio ufficiale. Eventuali nuove risorse saranno destinate solo alle imprese

Share on:     

di **Raffaele Dambra**  7 Novembre 2024 - 20:10

Fino a qualche giorno fa sembrava scontato che gli **incentivi auto** ci sarebbero stati anche nel **2025**, ma adesso sappiamo con certezza che non ci saranno. La norma infilata quasi di nascosto nella bozza della **Legge di Bilancio**, che **dirotta altrove** (in particolare a spese per la Difesa) **4,6 dei 5,75 miliardi del Fondo Automotive**, lasciando al comparto solamente le briciole, ha messo una pietra tombale sugli **incentivi auto 2025**, e per gli anni a seguire, come ha **ufficializzato** nelle ultime ore anche il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, spiegando che *"è finito il tempo dei bonus"*.

GLI INCENTIVI AUTO DEL FONDO AUTOMOTIVE 2022 – 2030

Due anni e mezzo fa, con il **decreto-legge n. 17/2022**, l'allora Governo Draghi ha istituito il Fondo Automotive mettendo a disposizione **8,7 miliardi di euro** fino al 2030 per supportare la riconversione ecologica dell'industria automobilistica, in vista dello **stop alla vendita delle auto termiche previsto nel 2035**. Gran parte dello stanziamento è finora servito, e sarebbe servito ancora, per finanziare gli **incentivi auto**. La restante parte è stata invece riservata alle imprese per **riconvertire gli impianti**.

A onor del vero nei primi due anni di attuazione, 2022 e 2023, **gli incentivi non hanno avuto il successo che si attendeva**, rimanendo per buona parte **inutilizzati**. Al punto che quest'anno il Governo (nel frattempo Giorgia Meloni è subentrata a Draghi) ha deciso di **rimodulare lo schema dei contributi**, decurtando i fondi per le vetture più ecologiche a vantaggio delle auto ICE di ultima generazione (Euro 6). Ma le cose **non sono**



Obbligo gomme invernali: 10 consigli per evitare multe

Ultime notizie



Incentivi auto 2025 cancellati: l'annuncio ufficiale



Auto: configuratore online, come usarlo senza sbagliare



Sciopero 8 novembre 2024 TPL: ecco le corse garantite

migliorate granché. In pratica, a quasi tre anni dall'istituzione dell'Ecobonus, il mercato dell'auto è sempre più sofferente e la diffusione delle auto elettriche stenta a decollare. Incentivi o non incentivi.

INCENTIVI AUTO 2025, ULTIME NOTIZIE: IL GOVERNO AZZERA LE RISORSE

Era quindi giusto **ripensare la ripartizione delle risorse**, come del resto aveva annunciato appena lo scorso agosto lo stesso ministro Urso, che aveva parlato di un piano "triennale" pensato soprattutto per le famiglie, al fine di consentirgli una migliore programmazione nell'acquisto dell'auto. Ma **nessuno si aspettava che venissero di fatto cancellate**. Senza contare che nei frequenti colloqui tra il Governo e Stellantis, il maggiore produttore d'auto che c'è in Italia, era sempre emersa la necessità di prevedere incentivi per l'acquisto di auto elettriche, supportando indirettamente la produzione delle stesse negli stabilimenti italiani. La notizia della decurtazione quasi completa del Fondo Automotive, lasciando soltanto **200 milioni l'anno fino al 2030**, insufficienti per qualsivoglia iniziativa di un certo peso, ha avuto pertanto l'effetto del classico fulmine a ciel sereno.



MINISTRO URSO SUGLI INCENTIVI AUTO 2025: "È FINITO IL TEMPO DEI BONUS"

La **cancellazione degli incentivi auto 2025**, ormai scontata dopo il taglio del Fondo Automotive, è stata poi di fatto **ufficializzata da Urso**, che giovedì 7 novembre, rispondendo a un'interrogazione parlamentare di alcuni senatori dell'opposizione, ha detto senza mezzi termini che **l'Ecobonus non ci sarà più** perché non ha avuto effetti positivi sulla produzione di veicoli in Italia.

*"Gli incentivi destinati all'acquisto non hanno avuto effetti positivi sulla produzione", queste le sue esatte parole. "È finito il tempo dei bonus, dobbiamo prenderne atto e **concentrare le risorse sugli investimenti**".* Ma di quali investimenti si parla? Nei giorni scorsi Urso aveva annunciato la volontà di destinare le poche risorse rimaste all'**indotto**, garantendo che la filiera dell'automotive avrebbe continuato ad avere gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione: **"Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy"**.

Qualcosa in tal senso si sarebbe già mosso: *"Proprio ieri (il 6 novembre, ndr)", ha detto durante l'interrogazione parlamentare, "ho firmato un provvedimento che prevede l'apertura del nuovo sportello dei **contratti di sviluppo**, finanziato con risorse del PNRR, dedicato alle filiere strategiche nazionali, includendo il **settore auto**. La dotazione finanziaria da **500 milioni di euro** potrà essere integrata per far fronte alle esigenze del settore nel prossimo biennio 2025-2027"*. Insomma, arriveranno soldi soltanto per le imprese. Mentre le famiglie che volevano cambiare macchina potranno contare solo sulle proprie finanze.

IL 14 NOVEMBRE TAVOLO AUTOMOTIVE CON STELLANTIS E I SINDACATI

La situazione è comunque in divenire e probabilmente ne sapremo di più il prossimo **14 novembre**, quando al ministero delle Imprese si terrà l'ennesimo **Tavolo Automotive** con i rappresentanti di **Stellantis**, a cui sono stati invitati a partecipare anche i rappresentanti delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e **dell'Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive). Guarda caso proprio i **soggetti più critici** nei confronti del taglio del Fondo

Automotive.

#INCENTIVI AUTO #MERCATO AUTO

© 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.

089849

Gruppo fiori - manchette

comsteel right

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB AZIENDE

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI

Boriani
Global Logistics and Forwarding Company

Da oltre 30 anni professionisti della
logistica per l'industria siderurgica.

SCOPRI
SIDERWEB

PROVA GRATUITA

RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



Bilanci d'Acciaio 2024
BRESCIA
13/11/2024

main sponsor: **BPER**
sponsor: **REGESTA GROUP**, **coface**

Vicini

ARTICOLI SIMILI

Home / News / Torna Bilanci d'Acciaio

Torna Bilanci d'Acciaio

Il 13 novembre a Brescia la presentazione dell'edizione 2024 della ricerca di siderweb

7 novembre 2024



Con l'approssimarsi del finale dell'anno torna puntuale la pubblicazione dello studio "Bilanci D'Acciaio", quest'anno alla sua 16ª edizione.

Una ricerca nata nel 2009, dalla collaborazione di siderweb con il supporto dell'Università di Brescia, per approfondire la situazione della filiera siderurgica italiana nel mezzo di grandi cambiamenti strutturali e per comprendere le strategie in atto e che è arrivata a mettere sotto la lente oltre 5.000 imprese.

L'edizione 2024 del libro, già prenotabile sullo store online di siderweb, e in programma **mercoledì 13 Novembre** a **Villa Fenaroli**, Brescia. Verrà presentata la nuova edizione della ricerca.

Il programma prevede gli interventi di **Cristian Carini** (Università degli Studi di Brescia), **Claudio Teodori** (Università degli Studi di Brescia) e **Gianfranco Tosini** (siderweb) per analizzare i risultati realizzati dalle aziende nel 2023 e le prospettive per il biennio 2024-2025.

Nel pomeriggio, invece, sul palco ci si confronterà su alcuni dei temi principali che interessano la filiera siderurgica in questo momento: la sfida del futuro tecnologico, il mercato internazionale, le politiche monetarie e il futuro del comparto automotive. Interverranno: **Claudia Parzani** (Borsa Italiana, Il Sole 24 Ore, Linklaters), **Eliana Chessa** (BPER Banca), **Miriam Sala** (ANFIA), **Roberto de Miranda** (Gruppo ORI Martin), **Tommaso Sandrini** (San Polo Lamiere), **Barbara Beltrame** (AFV Beltrame Group)

Eventi

TORNA BILANCI D'ACCIAIO

Il 13 novembre a Brescia la presentazione dell'edizione 2024 della ricerca di siderweb

di Davide Lorenzini

IL 22 NOVEMBRE BILANCI D'ACCIAIO RADDOPPIA

Il secondo volume della ricerca verrà presentato nell'evento «Caro-acciaio: l'impatto sui bilanci dell'industria»

di Redazione siderweb

Eventi

DECARBONIZZAZIONE E INVESTIMENTI GREEN: TORNA "ACCIAIO SOSTENIBILE"

Mercoledì 22 maggio in diretta analisi, esperienze e report della filiera siderurgica

di Redazione siderweb

FATTURATO DEGLI UTILIZZATORI IN CRESCITA DEL 30% NEL TRIENNIO 2020-2022

I risultati analizzati nella ricerca Bilanci d'Acciaio evidenziano però che lo scorso anno è salito l'indebitamento

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

e **Giuliano Noci** (Politecnico di Milano).

Bilanci d'Acciaio
ANALISI IN CHIAVE STRATEGICA E PROSPETTICA DEI BILANCI 2023 DELLA FILIERA SIDERURGICA
BRESCIA 13/11/2024
Iscriviti ora

Questo il programma della giornata:

10:15 - Registrazione partecipanti e welcome coffee

Coordina i lavori **Francesca Morandi** (RESPONSABILE RELAZIONI ESTERNE SIDERWEB)

11:00 - Apertura lavori

- **Paolo Morandi** (CEO SIDERWEB)
- **Francesco Brunelli** (CEO REGESTA)

11:15 - Presentazione della Ricerca "BILANCI D'ACCIAIO". Tavola rotonda moderata da **Stefano Ferrari** (Responsabile Ufficio Studi siderweb):

- **Claudio Teodorì** (PROFESSORE ORDINARIO UNIVERSITA DEGLI STUDI DI BRESCIA)
- **Cristian Carini** (PROFESSORE ORDINARIO UNIVERSITA DEGLI STUDI DI BRESCIA)
- **Gianfranco Tosini** (UFFICIO STUDI SIDERWEB)

12:30 - Assegnazione dei riconoscimenti «Bilancio d'Acciaio 2024» sponsored by COFACE

13:00 - Networking Lunch

14:00 - Riprendere a crescere

- **La leadership del futuro** (*video)
Claudia Parzani (PRESIDENTE BORSA ITALIANA, VICE PRESIDENTE IL SOLE 24 ORE, SENIOR ADVISOR LINKLATERS)
- **Tassi di interesse e politiche monetarie in Italia e nel mondo**
Ellena Chessa (RESPONSABILE UFFICIO RICERCHE E INNOVAZIONE BPER BANCA)
- **Il settore automotive tra opportunita e sfide**
Miriam Sala (RESPONSABILE AREA STUDI E STATISTICHE ANFIA)
- **Acciaio: quale 2025?** Tavola rotonda moderata da **Emanuele Norsga** (RESPONSABILE CONTENUTI SIDERWEB):
 - **Roberto de Miranda** (MEMBRO DEL COMITATO ESECUTIVO GRUPPO ORI MARTIN)
 - **Tommaso Sandrini** (CEO SAN POLO LAMIERE)
 - **Barbara Beltrame** (VICEPRESIDENTE AFV BELTRAME GROUP)
- **Il futuro e nei dati e nelle piattaforme**
Giuliano Noci (PROFESSORE ORDINARIO POLITECNICO DI MILANO)

16:00 - Chiusura lavori

D.L.



di Redazione siderweb

IL 21 MARZO TORNA SCENARI & TENDENZE

43° Appuntamento con l'Osservatorio Congiunturale di Confindustria Brescia

di Davide Lorenzini

Altre News

met.legnanese

MERCATI

Rotame inox: aumenti in corso

Analisi di mercato

TONDO: PREZZI IN CONSOLIDAMENTO

Sempre piu fornitori decisi a non vendere al di sotto dei 300 €/t base partenza

Rotame inox: aumenti in corso

**Analisi di mercato
ROTTAME INOX: AUMENTI IN CORSO**

Il commercio ottiene un rifocco al rialzo del rottame 304

Piani inox: quotazioni in erosione

**Analisi di mercato
PIANI INOX: QUOTAZIONI IN EROSIONE**

I tubi saldati tentano il recupero

Bramme: poche transazioni

**Analisi di mercato
BRAMME: POCHE TRANSAZIONI**

Offerte ancora invariate da parte dalla Cina

Tubi senza saldatura: domanda debole

**Analisi di mercato
TUBI SENZA SALDATURA: DOMANDA DEBOLE**

Prezzi sostanzialmente invariati nelle ultime settimane

Altre analisi

SPECIALI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Trasporti-Italia.com



- AUTO
- CAMION
- AUTOBUS
- TRENO
- NAVE
- AEREO
- LOGISTICA
- MOBILITÀ
- LAVORO
- Q

AD



Osservatorio componentistica auto: preoccupazioni per il 2024

Il 55% degli operatori prevede un calo di fatturato per l'anno in corso



ERTILIA GIORDANO

7 NOVEMBRE 2024

Nei giorni scorsi è stato presentato l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2024, un'indagine annuale condotta da [Anfia](#), l'associazione che rappresenta la filiera dell'industria automobilistica, e dalla **Camera di Commercio di Torino**.

Dallo studio sono emersi dati interessanti che, sebbene ancora positivi al 2023, aprono a incertezze per il 2024, con seria **preoccupazione** per le sorti delle aziende del settore di qui al 2035, anno dello stop al motore endotermico.

La crescita della componentistica nel 2023

ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

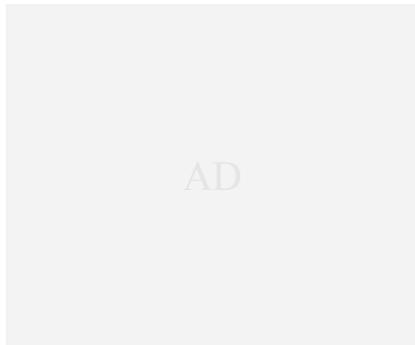
089849

✉ Nel 2023, il settore della componentistica italiana ha registrato una significativa crescita del fatturato, a testimonianza della sua resilienza e capacità di adattamento. Attualmente, la filiera italiana comprende **2.135 aziende**, con una distribuzione geografica concentrata al nord del Paese, e in particolare in Lombardia e **Piemonte**.

A determinare la crescita del mercato le **esportazioni**, che hanno contribuito a mantenerlo dinamico. Questa tendenza, però, sembra destinata a rallentare. Il rapporto dell'Osservatorio evidenzia che molte aziende del settore si aspettano una contrazione del mercato per il 2024, complici vari fattori economici e geopolitici.

Un 2024 incerto

Il 2024 potrebbe rivelarsi un anno di sfide per l'automotive italiano. Secondo i dati dell'Osservatorio, molti operatori esprimono preoccupazione per l'evoluzione del **contesto economico globale** e le sue ricadute sul settore. Le **pressioni** arrivano sia dalla necessità di transizione verso modelli produttivi più sostenibili sia dalla competitività sempre più spinta di attori internazionali, in particolare cinesi, che minano le quotazioni di mercato delle imprese nostrane.

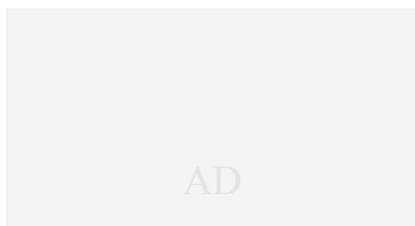


Le aziende del settore hanno infatti dichiarato un certo pessimismo per il 2024, atteso come un anno di arretramento per tutti gli indicatori economici, a partire dal **fatturato** previsto in flessione da oltre il 55% degli operatori. E nemmeno l'**occupazione** si salverebbe: un'azienda su tre prevede una

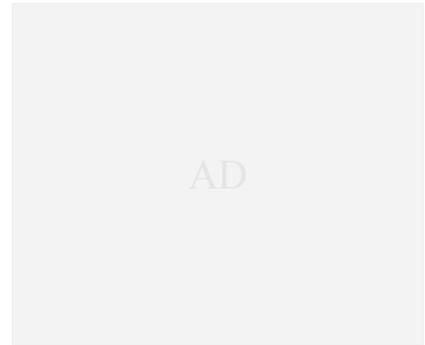
contrazione su questo fronte.

Le sfide verso il 2035

Il settore della componentistica automotive italiana sta intraprendendo una vera e propria transizione industriale, con investimenti sempre più consistenti in ricerca e sviluppo, digitalizzazione, e sostenibilità ambientale. Molte aziende stanno esplorando le **tecnologie dell'elettrificazione**, puntando su componenti avanzati per veicoli elettrici e sulla produzione di batterie, due aree strategiche per mantenere competitività sul mercato. Alcuni fornitori hanno già iniziato a integrare soluzioni di **digitalizzazione** e di "Industria 4.0", come l'uso di **intelligenza artificiale** e robotica, per migliorare i processi produttivi e aumentare la produttività.



Nonostante questo, il **21% delle aziende italiane** coinvolte nell'Osservatorio ha dichiarato l'intenzione di cambiare modello di business, uscendo dal comparto automotive.



In AUTO

AUTO

Osservatorio componentistica auto: preoccupazioni per il 2024

AUTO

Mercato dell'auto ancora in rosso: a ottobre -9% sulle immatricolazioni

AUTO

Auto: nel 2023 gettito fiscale record da 77 miliardi

AUTO

Ue: in vigore i nuovi dazi sulle auto elettriche cinesi