



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 6 al 12 febbraio 2024

Torino, 15 febbraio 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Adnkronos.com	10/02/2024	<i>Auto: boom di immatricolazioni nel mese di gennaio 2024</i>	2
2	Il Sole 24 Ore	10/02/2024	<i>La svolta sui Tir ecologici vale 700 milioni (L.La Posta/M.Morino)</i>	5
17	Il Messaggero	10/02/2024	<i>Mercato delle quattro ruote in crisi: negli ultimi 6 anni -20% di vendite (G.Andreoli)</i>	6
14	Bollettino Avvisatore Marittimo	10/02/2024	<i>Cresce mercato dei ricambi anche per l'autotrasporto</i>	7
24	Giornale di Brescia	10/02/2024	<i>La produzione industriale 2023 cala del 2,5%</i>	8
12	La Prealpina	10/02/2024	<i>Produzione industriale in calo</i>	9
1+7	La Discussione	11/02/2024	<i>L'auto elettrica rallenta. Cina leader, Giappone fermo</i>	10
1+7	L'Economia (Corriere della Sera)	12/02/2024	<i>Non solo Stellantis. Produrre auto in Italia si puo' (D.Di Vico)</i>	12
13	Ciociarria Editoriale Oggi	12/02/2024	<i>Produzione, flessione dell'8,8%</i>	14
21	Il Tirreno	12/02/2024	<i>Vetture elettriche boom di vendite</i>	15
	Lastampa.it	12/02/2024	<i>ANFIA: buon inizio anno per mercato autocarri, rimorchi e autobus. In calo i veicoli trainati</i>	17
	Repubblica.it	12/02/2024	<i>ANFIA: buon inizio anno per mercato autocarri, rimorchi e autobus. In calo i veicoli trainati</i>	19
	Alvolante.it	12/02/2024	<i>Il settore della componentistica per auto in Italia</i>	22
	Bologna2000.com	12/02/2024	<i>Industria: 317 imprese dell'Emilia-Romagna protagoniste a MEC SPE 2024 per confrontarsi sulla transizi</i>	26
	Businessonline.it	12/02/2024	<i>Quanto costa avere un'auto all'anno? L'analisi del 2023 e le previsioni per il 2024-2025 dell'ANFIA</i>	29
	Clickmobility.it	12/02/2024	<i>ANFIA: mercato autobus, il 2024 inizia bene</i>	31
	Clubalfa.it	12/02/2024	<i>Produzione auto: nel 2023 si e' registrata una crescita in Italia</i>	33
	Clubalfa.it	12/02/2024	<i>Settore auto: il carico fiscale nel 2022 e' stato di 71 miliardi di euro</i>	37
	Ilgiornaledellaaftermarket.it	12/02/2024	<i>I dati ANFIA sulla produzione industriale automotive 2023</i>	41
	Ilmondodeitrasporti.com	12/02/2024	<i>ANFIA Inizio dell'anno positivo per autocarri e autobus: +14,9% e +39,9%. Ancora in negativo il merc</i>	42
	Iocarroziere.it	12/02/2024	<i>ANFIA: la produzione dell'industria automotive italiana aumenta del 6,1%</i>	43
	LeaseNews.it	12/02/2024	<i>Anfia: inizio sprint per autocarri (+14.9) e autobus (+39.9)</i>	44
	Missionline.it	12/02/2024	<i>In calo il carico fiscale auto: i dati Anfia per il 2022</i>	46
	Partsweb.it	12/02/2024	<i>Gianmarco Giorda di Anfia al Parts Aftermarket Congress 2023</i>	50
	Rivistalogisticaetrasporti.it	12/02/2024	<i>Parte bene il mercato autocarri e autobus, veicoli trainati in flessione</i>	51
	Sicurauto.it	12/02/2024	<i>Produzione Automotive Italiana: -8,8% a dicembre 2023</i>	55
	Tecnolab.it	12/02/2024	<i>Al via a Torino A&T, nuovo modello di fiera arricchito da importanti novita'</i>	59
	Torinocronaca.it	12/02/2024	<i>Oggi Mirafiori chiude, CNH e Iveco volano. Cosa succede all'ex Fiat?</i>	63
	Vadoetornoweb.com	12/02/2024	<i>ANFIA, i veicoli trainati ancora in flessione a gennaio (-10,9%)</i>	66
	Worldmagazine.it	12/02/2024	<i>Farwest con Salvo Sottile, le anticipazioni e gli argomenti di questa sera</i>	69

Home Motori

Auto: boom di immatricolazioni nel mese di gennaio 2024

10 febbraio 2024 | 15.53

Redazione Adnkronos

LETTURA: 2 minuti



SEGUICI SUI SOCIAL



Gli incentivi sembrano aver portato una ventata di ottimismo, nel mese di gennaio 2024 il mercato auto registra numeri da record.

ORA IN

Prima pagina

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il **mercato auto** tira un respiro di sollievo almeno nel mese di gennaio, perché grazie agli **incentivi**, gli automobilisti italiani hanno finalmente scelto di cambiare auto facendo schizzare così le immatricolazioni.

In tutte le regioni si è registrato un netto incremento delle immatricolazioni, il **mercato auto cresce del 10,6% per un totale di 141.946 immatricolazioni** contro le 128.329 unità registrate a gennaio 2023.

Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, le benzina sono in aumento del 26,7% con una **quota di mercato al 30,5%**, calano le diesel dell'8,7% per una quota del 15,4%.

Cresce il consenso verso le auto con alimentazione alternativa, le **BEV** e le ibride di tutti i tipi, crescono del 7,6% rappresentando a gennaio, il 42,9%.

Non decollano invece le adesioni verso le vetture ibride plug-in, nel mese di gennaio il consenso cala del 25,3% rappresentando il 5% del mercato del mese.

Continua la discesa delle vetture a metano, nel mese diminuiscono del 22,4% raggiungendo una quota dello 0,2%.

Sanremo 2024, Amadeus: "Dispiaciuto per fischi a Geolier". Stasera Fiorello coconduttore

Geolier: "I fischi a Sanremo sono un parere, non è razzismo"

Hamas: "Lega Araba e Onu intervengano per evitare genocidio a Rafah"

Houthi, presidente agenzia Saba: "Navi militari e commerciali Italia a rischio"

Foibe, Meloni a Basovizza: "Chiedo perdono a nome istituzioni per decenni di silenzio colpevole"

ARTICOLI

*in Evidenza**in Evidenza*

Evanews, una nuova visione delle news europee

in Evidenza

Obiettivo ESG

Fiat Panda: è l'auto nuova più venduta a gennaio 2024

Sul gradino più alto del podio si posiziona la **Fiat Panda**, ottima anche la performance della **Lancia Ypsilon**, terza in classifica nonostante l'imminente arrivo della nuova generazione.

Tra i **SUV elettrici**, prima posizione per la **Jeep Avenger**.

*"Il mercato auto italiano apre il 2024 in crescita (+10,6%) – afferma **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA** – anche grazie ad un giorno lavorativo in più rispetto a gennaio 2023 (22 giorni contro 21), dopo il rallentamento del trend positivo registrato lo scorso dicembre (+5,9%)."*

Siamo fiduciosi che il nuovo piano incentivi presentato questa mattina in occasione dell'incontro plenario del Tavolo Sviluppo Automotive, nei prossimi mesi possa sostenere la domanda, contribuendo al raggiungimento di un livello fisiologico delle immatricolazioni nel 2024.

Bene per l'aumento degli importi unitari per l'acquisto delle auto elettriche, per la progressività del bonus in funzione della classe Euro del veicolo rottamato e per l'estensione degli incentivi a tutte le persone giuridiche con l'eccezione dei concessionari – misure fondamentali nella direzione della graduale decarbonizzazione e del rinnovo del parco circolante.

Auspichiamo che sia rapido l'iter di pubblicazione del DPCM che disciplinerà il nuovo schema di incentivazione, così da rendere presto effettive le misure.

Parallelamente alle azioni sulla domanda, prosegue il lavoro dei cinque sotto-tavoli dedicati alle misure per la filiera in ambito produzione, efficientamento produttivo, ricerca e sviluppo, formazione e occupazione, transizione della componentistica, con l'obiettivo di costruire in Italia 1 milione di veicoli e i loro componenti".

RIPRODUZIONE RISERVATA
© COPYRIGHT ADNKRONOS



Demografica, leggi lo Speciale

Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.



in Evidenza

Iscriviti alla Newsletter di Intesa-Sanpaolo

in Evidenza

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

in Evidenza

Fumo, quasi metà dei medici promuove prodotti senza combustione

in Evidenza

Finanza, al via a Genova 30esimo Congresso annuale di Assiom Forex

in Evidenza

'Governare l'Intelligenza Artificiale - Dove siamo, dove dobbiamo arrivare'

in Evidenza

Eurispes presenta il 2° Rapporto sulla scuola e l'università

in Evidenza

A Villa Mondragone l'esperienza di un giovane studente ebreo durante le persecuzioni

in Evidenza

A Casa Coca-Cola di Sanremo 2024 le Mascotte delle Olimpiadi 2026

in Evidenza

Metà dei pazienti con malattie croniche intestinali non ha cure ottimali

in Evidenza

Al ristorante Cracco la premiazione del Reporter del Gusto 2024

in Evidenza

Da 'UniCredit per l'Italia' 10 mld per crescita imprese

in Evidenza

A Milano la seconda edizione dei Winning Women Awards

La svolta sui Tir ecologici vale 700 milioni

L'allarme del comparto

All'Italia servono fondi ingenti per adeguarsi al regolamento Ue in arrivo

Laura La Posta
Marco Morino

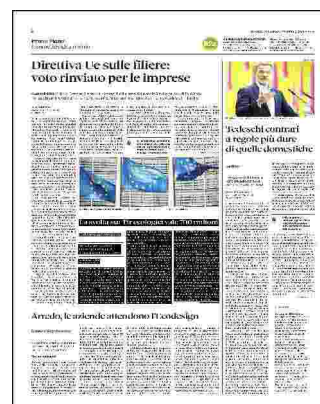
La Ue ieri ha confermato la svolta ecologica dei Tir e degli autobus, che devono tagliare le emissioni del 45% entro il 2030, del 65% al 2035 e del 90% al 2040. Al meeting Coreper in Belgio la Germania non si è astenuta sul voto della proposta di regolamento CO₂ Hdv (heavy-duty vehicle), come paventato nei giorni scorsi. E quindi l'iter normativo procederà speditamente. Ma serviranno misure di accompagnamento economiche per sostenere una

transizione ecologica così forte, che riguarda il trasporto della maggior parte delle merci nel continente e che vale il 6% delle emissioni di gas serra della Ue.

L'impatto sull'Italia, in particolare, sarà pesante. La normativa rischia di mettere in ginocchio l'autotrasporto, caratterizzato da un parco circolante tra i più vecchi d'Europa e per oltre la metà composto da veicoli di classe inferiore all'euro IV. Il 97% dei mezzi pesanti è alimentato da motori diesel, ma l'Europa spinge verso la trazione elettrica (che in Italia vale solo lo 0,3% del totale). Le associazioni dell'autotrasporto e dell'automotive **Anfia**, **Anita**, **Federauto**, **Unatras** e **Unrae** hanno quindi chiesto al Governo di adottare un piano di incentivi che aiuti le imprese dell'autotrasporto, tra le quali vi sono miriadi di padroncini - la cui flotta spesso è rappresentata da un solo mezzo - ad avviare la transizione ecologica. Il

fabbisogno finanziario è stimato però in 700 milioni di euro, che dovrebbero supportare gli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e loro infrastrutture, così da garantire l'eliminazione dalla circolazione del 25-30% dei veicoli più inquinanti. Gli altri Paesi europei (in primis Germania, Francia, Spagna e Austria) hanno già varato ingenti incentivi (contro i 50 milioni italiani). La Germania, dal 2021 al 2024, ha messo a disposizione ben 1,6 miliardi di euro. Non stupisce quindi che abbia approvato la bozza di regolamento taglia-emissioni dei Tir, chiedendo solo una modifica: l'inserimento degli e-fuel (come già negoziato per l'analoga normativa auto) e ottenendo un generico riferimento a tutti i carburanti neutri. Non stupisce neanche che l'Italia abbia scelto l'astensione (quindi un voto critico), assieme a Polonia, Slovacchia e Repubblica Ceca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mercato delle quattro ruote in crisi: negli ultimi 6 anni -20% di vendite

NUMERI

ROMA Profondo rosso. Il mercato italiano dell'auto, nonostante una lieve ripresa nel 2023, continua a essere in evidente crisi. Secondo **Anfia**, dal 2017 a oggi le vendite di vetture sono scese drasticamente: si è passati da 1,97 milioni di immatricolazioni sei anni fa a 1,57 a fine 2023. Non solo: lo scorso anno sono state prodotte in Italia appena 541mila auto e, considerando anche furgoni e vetture commerciali, 880mila veicoli. Nel 2017 l'allora Fiat superava il milione di unità realizzate nel Bel Paese.

I SEGNALI IN CONTROTENDENZA

Oltre alle conseguenze della pandemia, molti fornitori del settore automobilistico stanno soffrendo per l'interruzione delle catene di fornitura (amplificati dalla crisi nel Mar

Rosso), la carenza strutturale di semiconduttori e gli aumenti dei costi dei materiali e dell'energia.

In ogni caso si intravedono dei segnali lievemente positivi, in controtendenza. La produzione di veicoli in Italia nell'intero 2023 è aumentata del 6,1% sul 2022 e per le auto la crescita è del 16,7%. E ancora: a gennaio di quest'anno sono state immatricolate 141mila auto, contro le 128mila dello stesso mese del 2023. Più in generale si è risaliti dal baratro del 2022, con 1,32 milioni di auto prodotte, ai minimi dal 2013, quando imperversavano gli effetti della crisi economica del 2007-2008.

Le auto elettriche rappresentano il 42,9% del mercato di gennaio 2024, con volumi in crescita del 9,4%. Roma è la prima città per auto elettriche comprate dai privati: l'8,8% del totale nel 2023. Trento ha invece il primato per le società (

21,6% del totale). Nel Paese, poi, le auto a benzina sul totale di vetture sono meno in percentuale (al 30,5%) rispetto a Regno Unito (57,3%), Germania (38,3%), Spagna (34,9%) e Francia (34,1%). Discorso diverso sul diesel, al 15,4% delle vetture in Italia contro l'11% spagnolo, il 7,9% francese e il 6,5% inglese. La Germania fa "peggio" di noi con il 19,2%. In ogni caso, però, l'Italia inquina di più rispetto agli altri Paesi Ue, perché siamo primi per numero di veicoli: ogni mille abitanti sono quasi 700

ANFIA: LO SCORSO ANNO COSTRUITI NEI NOSTRI STABILIMENTI SOLO 880 MILA VEICOLI, NEL 2017 SI SUPERAVA IL MILIONE DI UNITÀ

(per la precisione 684).

In generale, poi, il milioni di veicoli in Italia sono tra Euro 0 e Euro 3, cioè estremamente inquinanti. Numeri "monstre" che hanno spinto il governo ad aumentare i bonus auto con rottamazione dei modelli precedenti fino a 13.750 euro, ma si stima che così verranno sostituite meno di 100mila vetture. Tra le possibili soluzioni, quindi, l'abbassamento dei limiti di velocità nelle città (dove c'è molto traffico sostanzialmente così non si riducono i tempi medi di percorrenza) e l'aumento delle Ztl per disincentivare l'uso delle auto, investendo però contemporaneamente con forza nel trasporto pubblico e nello sharing, per offrire alternative a tutte le ore del giorno e della notte.

Secondo **Anfia**, infine, nel 2022 il carico fiscale complessivo che è gravato sulla motorizzazione italiana si è attestato a 71 miliardi, in lieve flessione rispetto al 2021 (-1,4%). Sono aumentate le imposte dirette del 10,9%, ma anche quelle indirette del 8,6%, basate sui consumi.

Giacomo Andreoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cresce mercato dei ricambi anche per l'autotrasporto

Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck forniti da **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), il 2023 ha segnato un periodo di notevole sviluppo per il mercato aftermarket truck, il cui fatturato registra un incremento del 16% rispetto al 2022, del 19% rispetto al 2021 e del 44% rispetto al 2020.

Tutti e quattro i trimestri del 2023, spiega **Anfia**, hanno riscritto gli standard di performance, registrando i fatturati trimestrali più alti dei cinque anni di analisi. In particolare, il trimestre iniziale di gennaio-marzo ha realizzato il fatturato trimestrale più alto degli ultimi cinque anni, con il trimestre ottobre-dicembre a seguire in termini di eccellenza. Anche le prestazioni di luglio-settembre e aprile-giugno sono state decisamente positive, completando così un anno di risultati d'eccezione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La produzione industriale 2023 cala del 2,5%



Industria. Un anno non dei migliori il trascorso 2023

Dati Istat

Decisiva la crisi innescata dalle guerre Peggior soltanto durante la pandemia

ROMA. La crisi economica innescata da due guerre presenta il conto. Come si attendeva la produzione industriale italiana ha chiuso il 2023 segnando un calo significativo del 2,5%. Si tratta del dato più basso dopo il tonfo della pandemia (-11,5%), secondo i dati diffusi dall'Istat. Il solo dicem-

bre ha fatto registrare un -2,1% rispetto al dicembre 2022, mentre rispetto al mese precedente ha segnato un aumento dell'1,1%. Nella media del quarto trimestre si registra infine una flessione dello 0,5% rispetto ai tre mesi precedenti. In particolare, in tutto il 2023, i cali più significativi si sono avuti nella produzione industriale di beni di consumo durevoli (-5,4%) ed energia (-5,6%), mentre la sola voce a crescere è stata quella della produzione di beni strumentali (+2,8%).

Analizzando gli specifici settori, il 2023 è stato un pessimo anno per il settore dell'industria del legno, della carta e della stampa,

la cui produzione ha registrato un crollo del 13,3%. In calo anche il settore del tessile, dell'abbigliamento e pelli (-6,5%) alle produzioni di prodotti chimici (-6,6%) e le forniture di energia elettrica, gas e vapore ad aria (-5,8%). In controtendenza i significativi aumenti di produzione nella fabbricazione dei mezzi di trasporto (+8,1%) e nella produzione dei prodotti farmaceutici (+7,3%). Secondo i dati di Farmindustria, la crescita del settore farmaceutico per il 2023 è stimata pari ad oltre 50 miliardi di euro rispetto ai 49 miliardi del 2022, con l'export che fa da traino.

Mentre l'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), facendo riferimento al solo dicembre, evidenzia un'altra flessione dell'indice della produzione automotive pari a -8,8%. Secondo le serie storiche fornite dall'Istat, il calo del 2,5% della produzione industriale registrata nel 2023 è il più marcato degli ultimi quattro anni quando, a causa della pandemia e della chiusura delle fabbriche, si era registrato nel 2020 un crollo dell'11,5% al quale aveva fatto seguito il boom tecnico del 2021 di un +12% e poi un lieve aumento dello 0,4% del 2022. L'anno precedente alla pandemia, il 2019, la produzione industriale era risultata ancora in calo (-1,1%) rispetto al 2018.

Negli anni precedenti l'industria italiana ha avuto un quadriennio a segno più, con un brillante 2017 a +3,6%. Ma di fatto si stava recuperando il crollo del triennio precedente a partire dal tonfo del 2011 (-6,3%). //



IL DATO Nel 2023 crollo del 2,5%. Pesa in parte l'energia Produzione industriale in calo

ROMA - La crisi economica innescata da due guerre sta presentando il conto. Come si attendeva la produzione industriale italiana ha chiuso il 2023 segnando un calo significativo, del 2,5%. Si tratta del dato più basso dopo il tonfo della pandemia (-11,5%), secondo quanto emerge dai dati diffusi dall'Istat.

Il solo mese di dicembre ha fatto registrare un -2,1% rispetto al dicembre 2022, mentre rispetto al mese precedente ha segnato un aumento dell'1,1%. Nella media del quarto trimestre si registra infine una flessione dello 0,5% rispetto ai tre mesi precedenti. In particolare, in tutto il 2023, i cali più significativi si sono avuti nella produzione industriale di beni di consumo durevoli (-5,4%) e dell'energia (-5,6%), mentre la sola voce a crescere è stata quella della produzione di beni strumentali (+2,8%).

Analizzando poi gli specifici settori, il

2023 è stato un pessimo anno per il settore dell'industria del legno, della carta e della stampa, la cui produzione ha registrato un crollo del 13,3%. In calo anche il settore del tessile, dell'abbigliamento e pelli (-6,5%) alle produzioni di prodotti chimici (-6,6%) e le forniture di energia elettrica, gas e vapore ad aria (-5,8%).

Decisamente in controtendenza i significativi aumenti di produzione nella fabbricazione dei mezzi di trasporto (+8,1%) e nella produzione dei prodotti farmaceutici (+7,3%). Secondo i dati di Farmindustria, la crescita del settore farmaceutico per il 2023 è stimato pari ad oltre 50 miliardi di euro rispetto ai 49 miliardi del 2022, con l'export che fa da traino. Mentre l'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), facendo riferimento al solo mese di dicembre, evidenzia un'altra flessione dell'indice della produzione automotive pari a -8,8%.



L'auto elettrica rallenta.
Cina leader, Giappone fermo

Lorenzo Romeo

a pagina 7

ITALIA FANALINO DI CODA IN UE

L'auto elettrica rallenta. Cina leader, Giappone fermo

LORENZO ROMEO

Il mercato dell'auto elettrica rischia lo stallo, se non proprio il crollo. La Cina resta il mercato principale. L'Eurozona frena, come gli Stati Uniti e il Giappone è completamente fermo. In Europa le vendite crescono, ma non secondo le aspettative dei produttori e il mese di dicembre 2023 è stato drammatico: calo di immatricolazioni del 17% e i primi due mesi del 2024 non promettono bene. In Germania le vendite sono calate del 48% anche per l'effetto del taglio agli aiuti per l'acquisto di veicoli elettrici da parte del Governo (18% dei clienti con 524 mila unità). In Italia, a gennaio 2024, le immatricolazioni di auto a batteria sono calate del 25,3%, raggiungendo una quota del 5%, secondo gli ultimi dati Anfia (Associazione filiera automobilistica). Il calo più deciso ha riguardato però le ibride plug-in (-33,1%, quota 2,9%).
Transizione difficile

Mike Tyndall, capo della ricerca europea automotive presso HSBC ha detto che il "consumatore è molto più consapevole dei costi che, dati i prezzi sui veicoli elettrici, è probabilmente un pò più reticente a fare la transizione", anche se resta fiducioso che i progressi tecnologici aiuteranno a superare l'indecisione degli acquirenti riguardo infrastrutture di ricarica e disposi-

tivi di accumulo. Insomma i dati sono buoni, ma non soddisfano le aspettative e, quindi, gli investimenti. Nel mondo, secondo gli analisti di EV-Volumes.com, la quota di mercato è stata inferiore rispetto alle previsioni di inizio anno perché la Cina ha performato meno del previsto. Lo stesso si è verificato in Europa dopo i tagli agli incentivi in Germania, Regno Unito e Svezia. Anche in Nord America il ritmo di crescita ha subito un rallentamento, come confermato la scorsa settimana dal Ceo di GM, Mary Barra.

Cina principale mercato

La strategia, probabilmente, è riottenere gli incentivi per chi li ha persi. Ma intanto la Cina diventa il principale mercato per volumi delle elettriche: quasi 6,2 milioni (+23,4% sul 2022) e il 23,8% di quota. In Cina, il vero boom dei veicoli elettrici è iniziato nella seconda metà del 2022 e quell'anno la quota di mercato è raddoppiata al 21,3% rispetto al 12,7% nel 2021. Così l'obiettivo del Governo di un 20% di quota tra elettriche e plug-in entro il 2025 è stato raggiunto con tre anni di anticipo.

Eurozona

L'Europa si piazza quale secondo mercato al mondo per l'auto elettrica con poco più di 2 milioni (+26,8%) e una quota del

16%, due punti in più sul 2022. Nell'Eurozona il tasso di penetrazione resta molto diversificato; dominano i paesi del Nord come la Norvegia all'82% (105 mila unità) seguita da Svezia e Danimarca rispettivamente al 39% e 36% (112 mila e 63 mila pezzi). Fanalino di coda resta l'Italia con l'elettrico al 4,2% e poco più di 66 mila immatricolazioni, superato anche dalla Spagna dove l'elettrico è cresciuto del 69% a 52 mila unità e salito al 5,4% di quota.

Stati Uniti e Giappone

Negli Stati Uniti la quota delle elettriche ha superato il 7% con volumi di 1,1 milioni (+48,7%). Nel vasto territorio americano il livello di diffusione dei veicoli a batteria resta tuttora molto lento e con enormi differenze tra gli Stati: dalla California con oltre il 20% di quota a quasi tutti gli Stati Centrali, invece, dove la quota si ferma al di sotto del 5%. Infine il Giappone con una quota di auto elettriche ferma a un misero 1,7% del mercato (neanche 89 mila unità), persino meno di un paese in via di sviluppo come l'India che lo scorso anno è arrivata al 2,1% (quasi 80.000 pezzi).

Akio Toyoda, presidente della Toyota, si dice "convinto che le auto elettriche siano una delle tecnologie più importanti per

ridurre il riscaldamento globale, ma non l'unica." Guardando al mondo intero,

spiega: "ci sono circa 1 miliardo di persone che non dispone di una infrastruttura di ricarica

sufficiente e dobbiamo tenere conto anche delle loro esigenze di mobilità individuale."

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

INDUSTRIA

**Non solo Stellantis
Produrre auto
in Italia si può**

di BERTOLINO, DI VICO 6, 7

I CINESI E L'ITALIA?

LA SUGGERZIONE DEL SECONDO PLAYER

L'obiettivo di un milione di vetture l'anno resta un miraggio senza un nuovo costruttore: si potrebbe favorire l'insediamento di un produttore da Pechino. Ma occorre capacità negoziale. E attenti agli Usa...

di DARIO DI VICO

«**N**e parlo almeno da un anno e mezzo. Dobbiamo attrarre un secondo costruttore di auto. Poi se fosse cinese non vedo alcun problema». Federico Visentin è un imprenditore della componentistica, possiede il gruppo Mevis di caratura internazionale ed è anche presidente di Federmeccanica. A suo dire Carlos Tavares, il ceo di Stellantis, non ha alcuna intenzione di aumentare la produzione in Italia per un radicato pregiudizio sulla produttività degli impianti tricolori. Di conseguenza il famoso milione di vetture l'anno è destinato a restare un miraggio senza l'ingresso di un secondo player. «Ma chi apre nuove fabbriche oggi sceglie la Slovacchia o l'Ungheria». E anche i cinesi della Byd hanno deciso di investire dalle parti di Orban. Argomenta Visentin: «Con questa scelta di Byd abbiamo perso un'occasione importante perché la mia posizione è semplice: facciamo venire i cinesi a costruire in Italia, è un momento storico favorevole».

I nomi possibili sono Nio, Xpeng, Zeekr, ad esempio. Naturalmente per rendere possibile un obiettivo di questa portata il governo dovrebbe muoversi, organizzare una missione in Cina, mettersi in grado di attrarre un maxi-investimento per produrre almeno 150 mila vetture elettriche di fascia bassa. «E solo gli asiatici possono fare una scelta di questo tipo. I nordamericani come Gm e Tesla fanno macchine premium, non hanno cultura e tradizione delle utilitarie». Il prezzo di queste auto sino-italiane si collocherebbe sotto i 15 mila euro: per un'utilitaria la qualità non è la priorità numero uno e comunque, annota Visentin, «non si potrà sempre aiutare il mercato con incentivi statali».

La filiera

Al presidente di Federmeccanica non sfuggono le controindicazioni geopolitiche come la difficile ripresa di un dialogo tra Roma e Pechino dopo lo stop della Via della Seta. «Ma penso a un vero negoziato. Dobbiamo essere in grado di mettere una condizione imprescindibile: che i cinesi acquistino componentistica italiana. Ci serve per salvare i posti di lavoro nell'indotto e per avere una posizione favorevole da parte dei sindacati». Qualche dubbio Visentin lo nutre nella capacità negoziale del Sistema Italia, visto come si è chiuso il dossier Intel. «Con gli stranieri ci vuole una grande capacità di ascoltare, negoziare, creare le condizioni».

Ma una volta installata Byd in Ungheria i buoi non saranno già scappati dalla stalla ovvero ci sarebbe ancora spazio per un altro investimento cinese in Italia? Per Visentin sì.

Grande attenzione al tema del secondo player — del resto ampiamente evocato dal ministro Adolfo Urso — c'è anche in casa sindacale. Secondo Ferdinando Uliano della segreteria nazionale Fim-Cisl, i discorsi del governo per ora non hanno concretezza, «sono discussioni astratte». È un anno che se ne parla «ma ho l'impressione che l'avvento del secondo player venga utilizzato da Urso come forma di pressione sulle decisioni di Tavares». Se invece l'ipotesi avesse davvero gambe per il sindacato si tratterebbe di un'opportunità da non lasciarsi sfuggire. E se il nuovo carmaker fosse cinese? «È un tema delicato, non è facile esprimersi. Abbiamo visto come è andato il presunto maxi-investimento di Silk-Faw a Reggio Emilia. Avevano coinvolto i sindaci, prenotato i terreni e assunto anche dei lavoratori e poi gli investitori sono spariti». Piedi di piombo, quindi. «Sia chiaro, siamo favorevoli all'avvento di nuovi investitori, ma dobbiamo aver presente i rischi. Se arriva un costruttore cinese che con una politica aggressiva toglie quote di mercato a Stellantis, da una parte aumentiamo l'occupazione e dall'altra la

perdiamo. E non è detto che la somma alla fine sia positiva».

Anche in **Anfia**, l'associazione dei costruttori e dei componentisti italiani, c'è grande sensibilità verso il tema. «Siamo un'anomalia tra i Paesi dell'auto, siamo il rifugio di un unico carmaker rendendo così difficili le scelte di politica industriale e la normale dialettica di mercato», sostiene Marco Stella, presidente del gruppo componenti. I costruttori cinesi non possono non vedere con interesse il mercato europeo e la scelta ungherese della Byd lo dimostra. E se dovesse toccare all'Italia? «Perché no? — risponde Stella —. Un secondo o terzo player asiatico apporterebbero vantaggi alla filiera della componentistica e la scelta di costruire un nuovo impianto può venire solo da uno di loro». Ma in termini di occupazione non si rischia di avere una somma negativa per l'effetto più auto cinesi e meno auto Stellantis? «Non credo che l'Italia sia la piattaforma ideale per costruire un'auto low cost, senno la realizzerebbe Tavares. E invece anche per la Panda il futuro è lontano da Pomigliano».

L'Italia avrebbe quindi giovamento da un investimento cinese che superasse la soglia di 150 mila auto l'anno. «Del resto se diciamo no ai cinesi ma vogliamo essere competitivi con loro dovremmo forse delocalizzare in Marocco. E in quel caso compreremmo componenti in Marocco con un risultato industriale e occupazionale sicuramente peggiore». Non credo, aggiunge Stella, che l'avvento di un costruttore cinese sia la soluzione decisiva per i problemi dell'automotive, «ma sarebbe un segno di vitalità, la dimostrazione che da noi si può fare bene industria». Stella aggiunge una considerazione generale sull'Europa. «Il 2024 vedrà le elezioni e in questo contesto geopolitico la politica di Bruxelles dovrà ricollocarsi dentro questa globalizzazione. Non può restare schiacciata tra Cina e Usa all'infinito e si recupera spazio an-

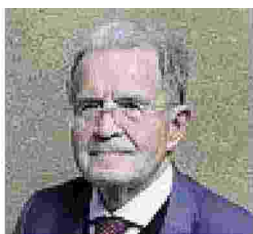
che attirando gli investimenti produttivi degli altri».

L'ipotesi di un secondo costruttore in Italia è considerata ragionevole anche negli ambienti dell'alta consulenza. È vero che sul mercato stanno vincendo player non europei come Tesla o Byd, ma importare auto dall'America e dall'Asia non ha senso per i costi del trasporto e di capitale impiegato. E infatti Musk ha scelto di insediarsi in Germania e i cinesi in Ungheria. Ma si tratta di due scelte ormai compiute e che hanno escluso in entrambi i casi l'ipotesi Italia.

Potrebbero emergere altri costruttori nordamericani come Rivian, Lucid Motors e Airways che rappresentano però delle grandi scommesse. Più praticabile allora può sembrare la scelta di attrarre un produttore cinese, ma dovremmo attenderci reazioni o addirittura rappresaglie sia europee che americane. Finora sulle vetture prodotte in Cina è stata ventilata l'eventualità di usare la vecchia politica dei dazi, ma se le auto elettriche dovessero essere prodotte in Europa le reazioni potrebbero essere di altro tipo. E riguardare il nesso tecnologia/dati, come era emerso nell'istruttoria del golden power per «regolare» la presenza cinese in Pirelli.

Chi, infine, è scettico sulla possibilità di attrarre gli asiatici è invece Romano Prodi. Estremamente critico verso Stellantis («Gli investimenti sono diretti verso Serbia e Marocco»), l'ex premier vede «le fabbriche cinesi dirigersi verso altri lidi europei», ma considera l'eventualità di portare in Italia «uno dei grandi protagonisti dell'economia mondiale» una sorta di prova del fuoco del nostro sistema politico-industriale. Al punto da formulare una proposta ad hoc: una task force acchiappa-investimenti composta da una ventina di giovani specialisti e guidata da un anziano ed esperto imprenditore «che presenti agli investitori istituzionali le nostre potenzialità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Romano Prodi

Premier italiano dal 1996 al 1998 e dal 2006 al 2008



Federico Visentin

Presidente di Mevis e di Federmeccanica



Ferdinando Uliano

Fa parte della segreteria nazionale di Fim Cisl



Dobbiamo far investire un big dell'economia mondiale



**C'è bisogno di un altro attore
Nessun problema se è del Dragone**



Vanno valutati bene i rischi e i benefici per l'occupazione

Automotive

Produzione, flessione dell'8,8%

● L'indice della produzione automotive italiana registra a dicembre un'altra flessione, pari a -8,8%, secondo i dati dell'Anfia. «È importante una tempestiva attuazione

del nuovo Piano di incentivi per spingere la diffusione delle auto ricaricabili. E per dare maggiore slancio alla produzione nazionale», ha detto il direttore generale Anfia.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



Vetture elettriche boom di vendite

+21,9% rispetto ai numeri di fine 2022
Adesso la quota sul totale è del 5,7%

Benzina e diesel? No grazie. In Italia le vendite delle auto ad alimentazione alternativa, nel mese di novembre, hanno raggiunto il 57,7% del mercato, con volumi in crescita del 21,9% rispetto a quelli di novembre 2022. Tra queste le autovetture ibride di tutti i tipi rappresentano ormai il 47,7% del mercato di novembre e il 44,7% negli undici mesi.

Senza stare a dilungarci tra numeri e percentuali è indubbio che la transizione verso l'elettrico sta progredendo anche in un paese, il nostro, che in ambito europeo non brilla da questo punto di vista.

Le auto elettriche vere e proprie hanno infatti raggiunto una quota del solo 5,7% nel mese scorso anche se le vendite sono aumentate del 55,5% a novembre e del 33,4% sui primi undici mesi del 2023. Le autovetture a gas, che rappresentano il 9,2% dell'immatricolato di novembre, quasi interamente composto da autovetture con alimentazione a Gpl, valgono ancora ben di più.

Tra le elettriche, Fiat 500 risulta il terzo modello più venduto dopo Tesla Model Y e

Model 3. E intanto salgono inesorabilmente le nuove immatricolazioni di auto cinesi, Byd, Mg, e della molisana Dr-Evo, che assembla vetture anch'esse di provenienza asiatica.

Con la fine dell'anno, il consuntivo dell'ecobonus auto per il 2023 mostra d'altronde ancora un avanzo di circa 300 milioni di euro, che, peraltro, si somma ai 250 milioni restanti dall'ecobonus 2022 e non ancorari allocati. Segno che gli incentivi all'acquisto delle vetture green, previsti anche per il 2024, vanno rimodulati e resi più attrattivi per i consumatori, in modo che le loro scelte si orientino gradualmente nella stessa direzione degli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità che l'Ue ha fissato. Obiettivi ambiziosi e che scontano anche il fatto che la rete di colonnine per la ricarica non cresce in parallelo al numero delle immatricolazioni. Obiettivi ben chiari peraltro alle aziende del settore automotive. Secondo l'indagine campionaria dell'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi di mobilità di **Anfia**, il 42,8% delle imprese

di questo comparto in Italia – in totale quasi 2.200 – non prevedono di apportare trasformazioni del proprio modello di business in quanto già orientate alla produzione di componentistica o servizi per veicoli ad alimentazione elettrica o fuel cell, o agli stessi potenzialmente destinabili. Per tutte le altre, la transizione comporterà investimenti in ricerca e innovazione e di riconversione produttiva. Il Governo ha poi deciso di intervenire per garantire in questo frangente un fattivo sostegno al settore dell'auto italiana: ci sono infatti sei miliardi di euro nel Fondo per l'automotive da qui al 2030, ai quali si aggiunge una parte dei 13 miliardi in campo per il Piano Transizione 5.0 nel 2024 e 2025 per l'innovazione tecnologica green e digitale delle imprese.

A dicembre Stellantis ha confermato «la centralità dell'Italia nella strategia globale del gruppo e la volontà di creare un futuro sostenibile per le attività italiane» e l'ambizione di raggiungere un milione di auto e veicoli commerciali al termine del Piano strategico 2030 dell'a-

zienda. Nei giorni scorsi, dopo le polemiche legate alle parole dell'ad Tavares sugli incentivi e il futuro degli stabilimenti italiani, John Elkann, incontrando Mattarella, ha ribadito l'impegno per realizzare i progetti industriali avviati in Italia e per le attività di comune interesse oggetto del tavolo automotive promosso dal ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Il ministro Urso ha di recente ribadito la volontà del suo dicastero di riuscire «a sottoscrivere, a breve, con tutti gli attori un accordo di sviluppo nel nostro paese» con l'obiettivo di «consentire investimenti in ricerca e innovazione, accompagnare la riconversione delle aziende di componentistica, agevolare la formazione alle nuove professioni necessarie, ad esempio, per l'auto elettrica». Nel frattempo continuerà a lavorare affinché altre case automobilistiche si insedino nel nostro Paese, «così che tra la produzione di Stellantis di un milione di veicoli da qui a qualche anno, e quella delle altre, si possa superare la cifra di un milione e mezzo».

Spopolano le vetture ibride I modelli più venduti sono Tesla Model Y, Model 3 e Fiat 500 Avanzo di 300 milioni per l'ecobonus 2023

Per Stellantis obiettivo un milione di macchine elettriche nel 2030 Mancano però le colonnine per la ricarica



Il numero delle colonnine per la ricarica delle vetture non va di pari passo con il numero di macchine immatricolate

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

ANFIA: buon inizio anno per mercato autocarri, rimorchi e autobus. In calo i veicoli trainati

TELEBORSA

 Pubblicato il 12/02/2024
 Ultima modifica il 12/02/2024 alle ore 14:52

cerca un titolo



Nel **primo mese del 2024**, dopo la contrazione a doppia cifra registrata nel mese precedente, sia il **comparto degli autocarri che quello degli autobus riportano una variazione positiva a doppia cifra**. Il **mercato dei veicoli trainati**, invece, pur rallentando il calo, resta in flessione a

doppia cifra anche a gennaio. Analizzando nel dettaglio il mercato di gennaio 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.942 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+14,9% rispetto a gennaio 2023) e 1.197 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-10,9%), suddivisi in 107 rimorchi (+25,9%) e 1.090 semirimorchi (-13,4%). A renderlo noto l'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

Per gli **autocarri** - continua la nota - **a gennaio 2024 tutte e quattro le aree geografiche mantengono una variazione positiva**: +39,4% il Nord-Est, +12,1% l'area Sud e Isole, +5% il Centro e +3,4% il Nord-Ovest. Tutte le classi di peso presentano una variazione positiva nel mese: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta la crescita più significativa (+230,8%), seguiti dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+28,2%), dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+20,1%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+15,4%), e, infine, dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+12,7%).

A gennaio 2024, **gli autocarri rigidi risultano in rialzo del 24,5%, mentre i trattori stradali chiudono a +8,4%**. Nello stesso mese, crescono i veicoli da cantiere (+44%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+12,5%). Analizzando il mercato per alimentazione, **nel primo mese dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 2,2%** (era dell'1,7% a gennaio 2023), per un totale di 66 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,3% a gennaio 2023). In riferimento ai veicoli trainati, a gennaio 2024 registrano una crescita l'area del Sud e Isole (+15,4%) e il Centro (+9,4%), mentre restano in flessione le regioni del Nord-Ovest (-34,8%) e del Nord-Est (-25,6%). Le marche estere totalizzano 653 libretti di circolazione nel mese (-13,6%); variazione negativa anche per le marche nazionali (-7,57%), con 544 libretti.

LEGGI ANCHE

12/01/2024



Anfia, 'calo a doppia cifra per autocarri, veicoli trainati e bus'

21/12/2023

Mercato rimorchi e semirimorchi: a novembre 2023 +11,4% rispetto al 2022

19/12/2023

Ue, raggiunto l'accordo su Euro 7 per ridurre emissioni di auto e autocarri

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

12/02/2024

Mercato azionario, a Milano aumentano le società quotate ma cala il valore degli scambi

12/02/2024

Lavoro, "mismatch" domanda-offerta: ecco quanto ci costa

12/02/2024

Ambienta acquista una partecipazione di Officine Maccaferri

"Il mese di gennaio **ha restituito un valore delle immatricolazioni di autocarri in ripresa** rispetto alla contrazione registrata nel mese di dicembre, nel segno di un andamento fortemente altalenante causato dall'assenza di una piu' volte richiamata pianificazione strutturale per il rinnovo del parco circolante", commenta **Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci**.

Per cio' che concerne nello specifico i veicoli a zero emissioni, inoltre, si invita al riconoscimento del ruolo che la fattispecie del noleggio a lungo termine puo' avere come ulteriore driver di diffusione delle nuove tecnologie in questo comparto, specularmente a quanto ci si aspetta per il segmento dei veicoli commerciali leggeri con la riforma del cd. Ecobonus, del cui decreto si auspica la tempestiva pubblicazione.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a gennaio 2024 565 nuove unita', con un incremento del 39,9% rispetto a gennaio 2023. Nel primo mese dell'anno, si mantengono positivi tre comparti su quattro: +86,1% gli autobus e midibus turistici, +57,6% i minibus e + 52,4% gli autobus adibiti al TPL. Calano, invece, gli scuolabus (-48,4%).

"I dati di immatricolazione relativi al mese di gennaio 2024 riflettono una tendenza positiva nel mercato degli autobus, evidenziando un chiaro interesse verso soluzioni piu' sostenibili e a basso impatto ambientale", afferma **Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA**. "L'analisi dell'evoluzione del settore mette in luce, infatti, una spinta decisa verso veicoli piu' ecologici, soprattutto nel segmento dei mezzi urbani. L'incremento del 9,5% di **motorizzazioni a basso o a zero** impatto sottolinea una crescente consapevolezza ambientale e una maggiore accettazione di soluzioni di trasporto piu' sostenibili da parte dei gestori del trasporto pubblico. Questa tendenza positiva testimonia anche l'impegno congiunto dell'industria e dei governi locali nel perseguire obiettivi di sostenibilita' e riduzione delle emissioni inquinanti. Una nota di preoccupazione deriva invece dal mercato degli scuolabus, che prosegue con una tendenza estremamente negativa. E' fondamentale esaminare attentamente le cause di questa contrazione, che appare strutturale, al fine di comprendere appieno le dinamiche del mercato e adottare eventuali misure correttive o strategiche".

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas e' del 19,5% a gennaio 2024 (contro il 14,6% di gennaio 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 21,1% (11,6% a gennaio 2023). A livello territoriale, infine, a gennaio 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita nel Centro, a tripla cifra (+351,2%), nel Sud e isole, a doppia cifra (+29,2%) e nel Nord- Ovest (+8,4%). Calano, invece, nel Nord-Est (-54,1%).

Servizio a cura di **teleborsa**

12/02/2024

Vodafone, report "Why Telecoms Matters" su 5G mette a nudo opportunità e rischi UE

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CRONACA

ESTERI

SPORT

LA STAMPA

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA

FINANZA

LISTINO

PORTAFOGLIO

ANFIA: buon inizio anno per mercato autocarri, rimorchi e autobus. In calo i veicoli trainati



12 febbraio 2024 - 14.57

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Nel primo mese del 2024, dopo la contrazione a doppia cifra registrata nel mese precedente, sia il comparto degli autocarri che quello degli autobus riportano una variazione positiva a doppia cifra. Il mercato dei veicoli trainati, invece, pur rallentando il calo, resta in flessione a doppia cifra anche a gennaio. Analizzando nel dettaglio il mercato di gennaio 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.942 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+14,9% rispetto a gennaio 2023) e 1.197 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-10,9%), suddivisi in 107 rimorchi (+25,9%) e 1.090 semirimorchi (-13,4%). A renderlo noto l'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

Per gli autocarri - continua la nota - a gennaio 2024 tutte e quattro le aree geografiche mantengono una variazione positiva: +39,4% il Nord-Est, +12,1% l'area Sud e Isole, +5% il Centro e +3,4% il Nord-Ovest. Tutte le classi di peso presentano una variazione positiva nel mese: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta la crescita più significativa (+230,8%), seguiti dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+28,2%), dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+20,1%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+15,4%), e, infine, dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+12,7%).

A gennaio 2024, gli autocarri rigidi risultano in rialzo del 24,5%, mentre i

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	38.645	-0,07%
FTSE 100	7.574	+0,02%
FTSE MIB	31.415	+0,83%
Germany DAX	16.982	+0,33%
Hang Seng Index*	15.746,58	-0,83%
Nasdaq	16.008	+0,11%
Nikkei 225*	37.086,00	+0,53%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

trattori stradali chiudono a +8,4%. Nello stesso mese, crescono i veicoli da cantiere (+44%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+12,5%). Analizzando il mercato per alimentazione, **nel primo mese dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 2,2%** (era dell'1,7% a gennaio 2023), per un totale di 66 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,3% a gennaio 2023). In riferimento ai veicoli trainati, a gennaio 2024 registrano una crescita l'area del Sud e Isole (+15,4%) e il Centro (+9,4%), mentre restano in flessione le regioni del Nord-Ovest (-34,8%) e del Nord-Est (-25,6%). Le marche estere totalizzano 653 libretti di circolazione nel mese (-13,6%); variazione negativa anche per le marche nazionali (-7,57%), con 544 libretti.

"Il mese di gennaio ha restituito un valore delle immatricolazioni di autocarri in ripresa rispetto alla contrazione registrata nel mese di dicembre, nel segno di un andamento fortemente altalenante causato dall'assenza di una più volte richiamata pianificazione strutturale per il rinnovo del parco circolante", commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci.

Per ciò che concerne nello specifico i veicoli a zero emissioni, inoltre, si invita al riconoscimento del ruolo che la fattispecie del noleggio a lungo termine può avere come ulteriore driver di diffusione delle nuove tecnologie in questo comparto, specularmente a quanto ci si aspetta per il segmento dei veicoli commerciali leggeri con la riforma del cd. Ecobonus, del cui decreto si auspica la tempestiva pubblicazione.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a gennaio 2024 565 nuove unità, con un incremento del 39,9% rispetto a gennaio 2023. Nel primo mese dell'anno, si mantengono positivi tre comparti su quattro: +86,1% gli autobus e midibus turistici, +57,6% i minibus e + 52,4% gli autobus adibiti al TPL. Calano, invece, gli scuolabus (-48,4%).

"I dati di immatricolazione relativi al mese di gennaio 2024 riflettono una tendenza positiva nel mercato degli autobus, evidenziando un chiaro interesse verso soluzioni più sostenibili e a basso impatto ambientale", afferma Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA.

"L'analisi dell'evoluzione del settore mette in luce, infatti, una spinta decisa verso veicoli più ecologici, soprattutto nel segmento dei mezzi urbani. L'incremento del 9,5% di motorizzazioni a basso o a zero impatto sottolinea una crescente consapevolezza ambientale e una maggiore accettazione di soluzioni di trasporto più sostenibili da parte dei gestori del trasporto pubblico. Questa tendenza positiva testimonia anche l'impegno congiunto dell'industria e dei governi locali nel perseguire obiettivi di sostenibilità e riduzione delle emissioni inquinanti. Una nota di preoccupazione deriva invece dal mercato degli scuolabus, che prosegue con una tendenza estremamente negativa. È fondamentale esaminare attentamente le cause di questa contrazione, che appare strutturale, al fine di comprendere appieno le dinamiche del mercato e adottare eventuali misure correttive o strategiche".

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas e' del 19,5% a gennaio 2024 (contro il 14,6% di gennaio 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 21,1% (11,6% a gennaio 2023). A livello territoriale, infine, a gennaio 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita nel Centro, a tripla cifra (+351,2%), nel Sud e isole, a doppia cifra (+29,2%) e nel Nord- Ovest (+8,4%). Calano, invece, nel Nord-Est (-54,1)%.

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,08

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

IL NETWORK

Espandi

[Mappa del sito](#) [Redazione](#) [Scriveteci](#) [Per inviare foto e video](#) [Servizio Clienti](#) [Pubblicit ](#) [Cookie Policy](#) [Privacy](#) [Codice Etico e Best Practices](#)

GEDI News Network S.p.A. - P.Iva 01578251009 - ISSN 2499-0817

ERROR: https://www.repstatic.it/class/common/stable/include/nielsen/nielsen.html - The remote server returned an error: (404) Not Found.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

alVolante.it 🔍 📶 📺 📱 📧

NOVITÀ | PRIMI CONTATTI | PROVE | VIDEO | ATTUALITÀ | SPORT | GREEN | FOCUS | PROBLEMI | BUSINESS | LISTINI | AUTO USATE

Home » News

NEWS

Il settore della componentistica per auto in Italia

componentistica

di Nicodemo Angi

Pubblicato 12 febbraio 2024

Uno sguardo a 360° sul mondo dei fornitori italiani, fra tradizione e le nuove sfide della mobilità elettrica.



UNA GALASSIA DI AZIENDE - L'Italia è uno dei paesi che produce di più nel settore della **componentistica per i veicoli**. Un settore nel quale troviamo marchi conosciuti e con presenza globale, come Brembo, Pirelli e Marelli, ma anche una miriade di piccole e medie aziende, i cui nomi sono sconosciuti ai più, come SAPA (componenti plastici), VHIT (componenti elettronici), Metelli (componenti vari) e Silatech ([qui](#) per saperne di più).

PREZZI CARBURANTI

BENZINA €/litro	1849
GASOLIO €/litro	1815
GPL €/litro	0714
METANO €/kg	1371

SCOPRI I PREZZI DEI DISTRIBUTORI VICINI A TE

Prezzi medi in Italia
Rilevazione di domenica 11 febbraio

veloce

Aston Martin Vantage: mai così potente!
NEWS

Ora esiste il Lego della mitica McLaren di Senna
NEWS

LE ULTIME NEWS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



VEDIAMOCI CHIARO - Le imprese che costruiscono componenti in Italia sono tantissime: uno studio di [ANFIA](#) e dalla Camera di Commercio di Torino nell'edizione 2022 quantifica in circa **2.200 le imprese** con sede legale in Italia, escludendo i grandi assemblatori finali. Questo numero considera solo le società di capitali, per le quali è possibile consultare i bilanci al fine di valutarne il peso economico. La maggior parte di esse è nel Nord Ovest (62%) e nel Nord Est (21%); il Sud, isole comprese, conta il 9% del totale mentre il Centro Italia incide per l'8%. Com'è facile pensare il **Piemonte ha il primato regionale** (33,3% delle imprese censite), seguito da Lombardia (27%), Emilia-Romagna (10,4%) e Veneto (8,8%). Le altre regioni sono molto distaccate, con la Campania al 3,6%, Toscana e Abruzzo al 3% e le altre sotto il 2,5%. È interessante notare che il 33% delle aziende rispondenti al questionario è fornitore di primo livello, in gergo Tier 1, e quindi porta i componenti in catena di montaggio, il 45% è Tier 2 mentre il 19% è Tier 3.

MADE IN ITALY O FILIALI ITALIANE - Lo studio rileva un aumento, rispetto alla precedente rilevazione, dell'appartenenza a un gruppo industriale da parte delle imprese intervistate, salito dal 29% al 33%; di queste, oltre la metà è riconducibile a un **gruppo estero**. L'essere la filiale italiana di un gruppo straniero sale all'85% per chi produce "cose" complicate come interi sistemi o moduli e al 46% per gli specialisti.



La Panda cambia nome: si chiamerà Fiat Pandina

Con l'ultimo aggiornamento, che la porterà fino al 2026, la Panda oggi in vendita si chiamerà Fiat Pandina, per distinguersi da quella, tutta nuova, attesa entro la fine del 2024.



Honda ZR-V: la videoprovva

La Honda ZR-V è una crossover full hybrid comoda, poco assetata e anche divertente da guidare: scopritela nel nostro video.



Le marche più affidabili nel rapporto JD Power 2024

Nelle studio, condotto ogni anno negli USA, sveltano le giapponesi Lexus e Toyota. Degno di nota è il notevole calo di alcuni marchi tedeschi, come Audi, Mercedes e VW.

[VEDI TUTTE LE NEWS](#)

LE FOTO

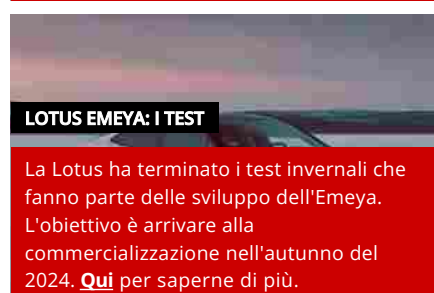


La situazione fra i **subfornitori** (Tier 2 e 3, generalmente più piccoli), per esempio aziende che forniscono fusioni grezze, è invece molto diversa: la media delle **aziende indipendenti** supera il 90% ed è molto più alto il numero delle capogruppo italiane. È facile verificare queste cose: fra i componentisti Top 50 troviamo per esempio Continental Brakes Italy, Magna Powertrain Italia, ZF Automotive Italia, Mahle Componenti Motori Italia e Faurecia Emissions Control Technologies Italy. Anche le **aziende italiane** hanno però sussidiarie estere: **Marelli**, poi ceduta a Calsonic, aveva decine di filiali e stabilimenti esteri fondati quando era ancora Italiana. Anche la già citata **Sapa**, che ha oltre 30 brevetti grazie al suo metodo One-Shot, che produce pezzi complicati in un solo passaggio, ha stabilimenti in tutta Europa, uno in Marocco e uno in Cina.

I COMPONENTISTI ITALIANI E L'AUTO ELETTRICA - Parlavamo dell'inventività e della **flessibilità del sistema produttivo italiano**, fatto di piccole aziende: uno studio di Motus-e e del CAMI (Center for Automotive and Mobility Innovation dell'Università Ca'Foscari di Venezia) ha infatti rilevato che i componentisti italiani con meno di 10 dipendenti sono il 20,5%, il 40,5% ha fra 10 e 49 addetti, il 29% ne ha fra 50 e 249 e solo il 10% ha una forza lavoro pari o superiore a 250 unità. Si dice che le imprese piccole sono meno forti economicamente ma offrano una maggiore adattabilità ai cambiamenti: quale migliore occasione per verificarlo della transizione elettrica?



I VIDEO



VEDI TUTTI I VIDEO



Motus-e e il CAMI hanno studiato la questione, suddividendo gli **occupati in alto rischio** (sono 14.000 e producono soltanto componenti per auto con motori a scoppio, ICE) e quelli a rischio nullo: sono 215.000 e non producono componenti per gli ICE. I restanti 43.000 sono considerati a rischio trascurabile se almeno un componente prodotto è per i le auto elettriche (BEV) mentre il rischio è medio se più del 50% di loro produce solo per gli ICE ed è basso se meno della metà è dedicato solo agli ICE. Lo studio mette in risalto le grandi potenzialità economiche e occupazionali della produzione delle batterie per i BEV ed evidenzia i dati di una stima del Boston Consulting Group, basata su dati di Markit/S&P.

I dati al 2030 sono abbastanza confortanti: a fronte di cali occupazionali consistenti per le aziende "ICE only" e per quelle esposte per più del 50% verso i motori a scoppio, quelle impegnate solo per i BEV vedranno un **aumento occupazionale** rilevante e in grado di compensare i cali, facendo aumentare l'occupazione di decine di migliaia di unità. Queste stime presuppongono vendite e produzione dei BEV superiori al 50% e sono quindi soggette a variazioni in base all'effettiva quota di mercato dei veicoli elettrici.



I PRIMI CONTATTI

Mercedes E SW

220d AMG Line 4Matic 9G-Tronic



Un salotto bello vispo

Tutta nuova e più filante, con il 2.0 mild hybrid a gasolio da 197 CV la Mercedes Classe E wagon è brillante e pure in questa versione 4x4 promette consumi da record. Ottimo il comfort, ma il prezzo è molto alto e la dotazione non è completa.

Toyota Yaris

1.5 Hybrid 131 CV Premiere



Più vivace, ma un po' di rumore resta

Solo full hybrid, la Toyota Yaris ora c'è anche con 131 CV (15 in più). Migliorano lo scatto e l'infotainment, e la guida rimane fluida, ma in velocità l'auto non è silenziosa.

Skoda Kamiq

1.0 TSI 116 CV Style DSG



BOLOGNA2000

PRIMA PAGINA BOLOGNA APPENNINO BOLOGNESE REGIONE



Home > Ambiente > Industria: 317 imprese dell'Emilia-Romagna protagoniste a MECSPE 2024 per confrontarsi sulla transizione...

AMBIENTE APPUNTAMENTI BOLOGNA DIGITALE

Industria: 317 imprese dell'Emilia-Romagna protagoniste a MECSPE 2024 per confrontarsi sulla transizione digitale ed ecologica

12 Febbraio 2024

PUBBLICITA'

ora in onda



Sono **317 le aziende della regione Emilia-Romagna** che parteciperanno alla 22^a edizione di **MECSPE**, la principale **fiera dedicata alle innovazioni per l'industria manifatturiera** organizzata da **Senaf**, in programma a **Bologna dal 6 all'8 marzo**. In particolare, **119** sono della provincia di **Bologna**, **71** di **Modena**, **48** di **Reggio Emilia**,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

17 di Parma, 16 di Piacenza, 14 di Ravenna, 13 di Rimini, 10 di Ferrara, 9 di Forlì-Cesena.

La fiera, **punto di riferimento del settore e occasione d'incontro tra tecnologie di produzione e filiere industriali**, vedrà la partecipazione di **ben oltre 2.000 aziende espositrici nei 92mila mq di superficie fieristica con 13 Saloni tematici, 18 iniziative speciali** e un programma ricco di appuntamenti e incontri dedicati alla transizione digitale ed ecologica.

La nuova edizione dedicherà ampio spazio al confronto tra gli attori del settore, alla luce dei recenti sviluppi sul fronte **PNRR e sul nuovo Piano Transizione 5.0**, con la sua dotazione di 6,3 miliardi di euro per il 2024-2025. Le tematiche di transizione e progresso, quanto più rilevanti per le aziende italiane, saranno approfondite all'**evento inaugurale** della fiera, durante il quale verranno discussi, alla presenza dei rappresentanti del **MIMIT – Ministero delle Imprese e del Made In Italy**, i dati del nuovo **Osservatorio MECSPE** sull'industria manifatturiera italiana.

MECSPE LAB: la nuova anima della fiera dà spazio all'innovazione

Un'edizione con importanti novità, a partire dalla nuova area espositiva **MECSPE LAB – Spazio Innovazione**, che sarà il punto di aggregazione di tutti i visitatori interessati a iniziative dimostrative volte all'integrazione dell'Industria 4.0 con l'Industria 5.0.

Un'occasione imperdibile per **i giovani, che potranno confrontarsi e valutare con uno sguardo al futuro** le nuove sfide che sta affrontando il settore. In tale occasione, i nuovi talenti potranno approfondire le **potenzialità dei nuovi impieghi** nell'industria, che prevedono l'utilizzo di tool avanzati per la gestione dei processi di produzione.

Tra i protagonisti di quest'anno di **MECSPE LAB – Spazio Innovazione** vi saranno anche gli studenti dell'Università di Bologna con il team di ricerca **UNIBOAT**. Gli studenti presenteranno un progetto di sviluppo e produzione di **un'imbarcazione completamente elettrica, incentrata su soluzioni ecosostenibili**, legate all'energia pulita e ai materiali riciclati, riutilizzabili e a bassa impronta di anidride carbonica. Oltre a ciò, si riconferma l'esposizione dei prototipi della **Formula SAE**, l'evento educational organizzato annualmente da **ANFIA** in collaborazione con Università di Bologna, More Modena Racing, Unibo Motorsport e Race Up di Padova.

La formazione come collante per l'industria

Il tema della formazione avrà un ruolo centrale all'interno della manifestazione, che ogni anno si propone come piattaforma dinamica per indirizzare i giovani verso il mondo dell'industria. Un tema sempre più urgente secondo gli ultimi dati **Unioncamere che evidenziano la difficoltà del reperimento delle risorse**; nel 2023, infatti, il settore ha potuto contare solo qualche migliaio di diplomati ITS, un numero estremamente basso rispetto alla domanda dell'industria di circa **47mila diplomati, di cui oltre 16mila in ambito meccanica**.

Tra le iniziative dedicate alla formazione torna **MECSPE Young&Career**, un percorso che offre ai giovani visitatori l'opportunità di partecipare agli appuntamenti formativi organizzati dalla fiera e dagli espositori, di entrare in contatto con le aziende e di candidarsi per le opportunità di lavoro offerte.

PNRR e Competence Center: MECSPE ospita il MIMIT

Formazione e innovazione digitale convergeranno nell'**Area Competence Center**, dove avrà luogo l'incontro tra la community di MECSPE e i Competence Center, che proporranno attività di orientamento, formazione e progetti innovativi in ambito Industria 4.0. Lo spazio, all'interno del quale esporranno gli otto Competence Center nazionali con la partecipazione del MIMIT, sarà arricchito da una programmazione di **eventi formativi per le PMI**.

Transizione energetica e sostenibilità

Due in particolare saranno i convegni di respiro internazionale su temi attuali per il settore industriale che anche quest'anno MECSPE ospiterà. Per la seconda volta, infatti, avrà luogo il **Forum Italo-Tedesco: 2035 e la filiera Automotive**, dedicato alla **transizione energetica verso cui si sta muovendo l'industria automobilistica**. Un convegno che si pone l'obiettivo di fornire all'intera filiera automotive una visione macroeconomica e tecnologica del settore, anche attraverso testimonianze di esperti e presentazioni di casi di successo

Seconda edizione anche per l'**Aluminium Energy Summit**, organizzato da **Metef**, la **fiera internazionale per la filiera dell'alluminio**. Obiettivo del summit sarà quello di fare il punto sui contributi concreti e le soluzioni tecnologiche che l'industria dell'alluminio può attivare per raggiungere gli obiettivi di economia circolare e decarbonizzazione.

Infine, il **Percorso Obiettivo Sostenibilità** premierà anche quest'anno le aziende virtuose che si sono distinte per aver intrapreso scelte sostenibili.

Tante altre iniziative animeranno i tre giorni della manifestazione, che ogni anno si impegna a lasciare un'impronta costruttiva per tutti gli attori dell'industria, spianando la strada verso un nuovo modo di fare impresa, più consapevole, innovativo e umano-centrico. La fiera ospiterà inoltre degli spazi dedicati agli addetti ai lavori e alle varie realtà che parteciperanno alla fiera, come **Piazza Stampa**, **Piazza Progettazione e Design**, **Piazza TMP** – dedicata alle materie plastiche e **Start up Factory**, riunisce startup B2B ad alto contenuto tecnologico.

Queste sono solo alcune delle iniziative speciali proposte da MECSPE che, come ogni anno, avrà l'onore di ospitare le storiche istituzioni e associazioni di settore che in oltre vent'anni hanno contribuito ad elevare la manifestazione a punto di riferimento per l'industria manifatturiera: **Confartigianato**, **ANFIA**, **ASCOMUT**, **CNA Produzione**, e **AIDAM**, ognuna presente in fiera con il proprio spazio dedicato.

Quanto costa avere un'auto all'anno? L'analisi del 2023 e le previsioni per il 2024-2025 dell'ANFIA

di Chiara Compagnucci pubblicato il 12/02/2024 alle 18:01



Secondo le stime dell'ANFIA, il carico fiscale relativo alla motorizzazione italiana nel 2023 raggiungerà una cifra record di 77 miliardi di euro.

Il costo di possedere un'auto in Italia varia a seconda del modello specifico. Nel corso del 2022, il carico fiscale totale associato alla motorizzazione italiana è stato stimato a circa 71 miliardi di euro, registrando una leggera diminuzione dello 1,4% rispetto all'anno precedente (2021). Approfondiamo tutto:

- A quanto ammontano le spese di gestione di un'auto
- Previsioni per il futuro dei costi dell'auto di Anfia

A quanto ammontano le spese di gestione di un'auto

Secondo le analisi pubblicate dall'Associazione Nazionale Filiera Industriale Automobilistica (ANFIA), la diminuzione del carico fiscale relativo alla motorizzazione italiana nel 2022 è attribuibile principalmente a fattori

Per approfondire



Citroen C3 2021 Aircross prezzi, modelli, motori, consumi reali, dimensioni, dotazioni nuovo Suv

conjunturali. Tra questi, si evidenzia la riduzione delle accise, introdotta a partire da marzo per mitigare l'aumento dei prezzi alla pompa causato dalla crisi energetica, e la contrazione del mercato delle auto nuove e usate.

L'ANFIA sottolinea che la **percentuale del gettito fiscale** derivante dal comparto automobilistico sul Pil si attesta al 3,6%, la più alta tra i principali Paesi europei, la cui media si aggira intorno al 2,1%.

L'analisi dell'ANFIA indica che una quota significativa di questo carico fiscale deriva dalle imposte sui carburanti, per un totale di 31,94 miliardi di euro, e dall'Iva applicata alla **manutenzione, riparazione, acquisto di ricambi, accessori e pneumatici**, che ha registrato un aumento del 19,9% raggiungendo i 12,27 miliardi di euro.

Al secondo posto per importanza si colloca il gettito fiscale derivante dall'acquisto di veicoli, che comprende l'Iva e l'**imposta provinciale di trascrizione**, presentando il 12,1% del totale.

Questa quota ha registrato una diminuzione del 5,8% rispetto al 2021, influenzata dal calo delle immatricolazioni di auto nuove (-9,7%) e dalla diminuzione delle vendite ai privati dal 61% al 56,7%. Inoltre, si è verificato un calo del 10,1% delle vendite di auto usate nel corso del 2022.

Il gettito fiscale derivante dal possesso di veicoli, infine, rappresenta il 10,1% del totale, pari a 7,17 miliardi di euro, registrando un aumento del 4,4% rispetto al 2021, **corrispondente alle imposte sul possesso quali il bollo auto.**

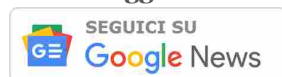
Previsioni per il futuro di Anfia

Secondo le stime dell'Associazione Nazionale Filiera Industriale Automobilistica (ANFIA), il **carico fiscale relativo alla motorizzazione italiana** nel 2023 raggiungerà una cifra record di 77 miliardi di euro, registrando un aumento del 8,5% rispetto al 2022.

L'ANFIA attribuisce questo significativo incremento al fatto che, a partire dal 1° gennaio 2023, sono scadute le agevolazioni fiscali introdotte dal Governo e le accise sui carburanti sono state riportate ai livelli del 2021. Questo ha causato un aumento dei prezzi medi alla pompa nel primo trimestre dell'anno. A partire dal secondo trimestre, l'**andamento inflazionistico** ha gradualmente diminuito di intensità, consentendo di chiudere l'anno con prezzi medi che non si discostavano molto dalla media annua del 2022, quando era in vigore la riduzione delle accise.

Lo stesso trend è stato osservato per gli **aumenti dei pedaggi autostradali** e dei premi assicurativi, i quali contribuiranno a far aumentare il carico fiscale complessivo di 6 miliardi di euro.

Rimani aggiornato!



Seguici su Google News cliccando qui e poi fai click sulla *Stellina* in alto a destra

Altre news sull'argomento:



Nuova Kia Ev5 2023-2024, il Suv gemello della Kia Sportage a partire da 30mila euro (ancora meno con incentivi)



Le ragioni del crollo e nessun accordo. La verità tra scandali e lista nera dei disastri successi



I crossover più affidabili e con meno problemi e nello stesso tempo ai prezzi più convenienti

MENU

News

ANFIA: mercato autobus, il 2024



Cerca...



mobilità e trasporto pubblico

f e in



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

Ricerca Avanzata



Bollettino ANFIA

ANFIA: mercato autobus, il 2024 inizia bene

In Italia 12 Febbraio 2024 Massimiliano Torre



Nel consueto rapporto di Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, il 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

per il mercato degli autobus si apre all'insegna della crescita.

Nel primo mese del 2024, dopo la contrazione a doppia cifra registrata nel mese precedente, il comparto degli autobus fa registrare una crescita in doppia cifra una variazione positiva a doppia cifra (+39%). Così il consueto rapporto sull'andamento del mercato dei veicoli pesanti diffuso in queste ore da [Anfia](#), l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

In particolare gli autobus con ptt superiore a 3.500 kg hanno totalizzato a gennaio 2024 565 nuove unità, con un incremento del 39,9% rispetto a gennaio 2023. Nel primo mese dell'anno, si mantengono positivi tre comparti su quattro: +86,1% gli autobus e midibus turistici, +57,6% i minibus e + 52,4% gli autobus adibiti al TPL. Calano, invece, gli scuolabus (-48,4%).

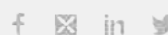
"I dati di immatricolazione relativi al mese di gennaio 2024 riflettono una tendenza positiva nel mercato degli autobus, evidenziando un chiaro interesse verso soluzioni più sostenibili e a basso impatto ambientale - afferma Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di [ANFIA](#).

"L'analisi dell'evoluzione del settore - continua Rampini - mette in luce, infatti, una spinta decisa verso veicoli più ecologici, soprattutto nel segmento dei mezzi urbani. L'incremento del 9,5% di motorizzazioni a basso o a zero impatto sottolinea una crescente consapevolezza ambientale e una maggiore accettazione di soluzioni di trasporto più sostenibili da parte dei gestori del trasporto pubblico. Questa tendenza positiva testimonia anche l'impegno congiunto dell'industria e dei governi locali nel perseguire obiettivi di sostenibilità e riduzione delle emissioni inquinanti. Una nota di preoccupazione deriva invece dal mercato degli scuolabus, che prosegue con una tendenza estremamente negativa".

È fondamentale - conclude il Presidente della Sezione Autobus di [ANFIA](#) - esaminare attentamente le cause di questa contrazione, che appare strutturale, al fine di comprendere appieno le dinamiche del mercato e adottare eventuali misure correttive o strategiche".

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 19,5% a gennaio 2024 (contro il 14,6% di gennaio 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 21,1% (11,6% a gennaio 2023). A livello territoriale, infine, a gennaio 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita nel Centro, a tripla cifra (+351,2%), nel Sud e isole, a doppia cifra (+29,2%) e nel Nord#Ovest (+8,4%). Calano, invece, nel Nord-Est (-54,1)%.

Share:





Home > Mercato > Produzione auto: nel 2023 si è registrat...

MERCATO

Produzione auto: nel 2023 si è registrata una crescita in Italia

Stati Uniti, Germania e Francia sono stati i principali importatori di auto dal Bel Paese

di Alessio Salome
12/02/2024, 07:20



L'analisi dei dati forniti dall'**ISTAT** e **dall'ANFIA** (**Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica**) relativi al settore auto italiano offre uno spaccato interessante sulle dinamiche in atto nell'industria automobilistica nazionale a dicembre 2023 e nel corso dell'anno.

La **produzione complessiva** dell'industria automotive italiana ha registrato un **decremento significativo dell'8,8% a dicembre 2023** rispetto allo stesso mese del 2022. Tuttavia, l'intero 2023 ha mostrato un **incremento del 6,1%**, segnalando una tendenza alla ripresa nonostante le fluttuazioni mensili.

NEWS IN TREND



Produzione auto: nel 2023 si è registrata una crescita in Italia

- ▶ Settore auto: il carico fiscale nel 2022 è stato di 71 miliardi di euro
- ▶ Fiat Titano 2025: svelati nuovi dettagli sul pick-up
- ▶ La Ferrari Roma Spider ora disponibile in un fantastico modello in scala 1:8
- ▶ Targa Florio Classica 2024: aperte le iscrizioni al celebre evento per auto storiche
- ▶ Nuova Alfa Romeo Giulia Wagon: sarà questo il suo design?
- ▶ Fiat Pandina affiancherà la nuova Fiat Panda a breve
- ▶ DS Automobiles: in arrivo una nuova berlina elettrica di lusso

Focus produzione in Italia – 12/2023

Produzione industriale in Italia - Variazione tendenziale dell'indice della Produzione industriale (dato corretto per gli effetti del calendario)



Infografica Area Studi e Statistiche di ANFIA su dati ISTAT



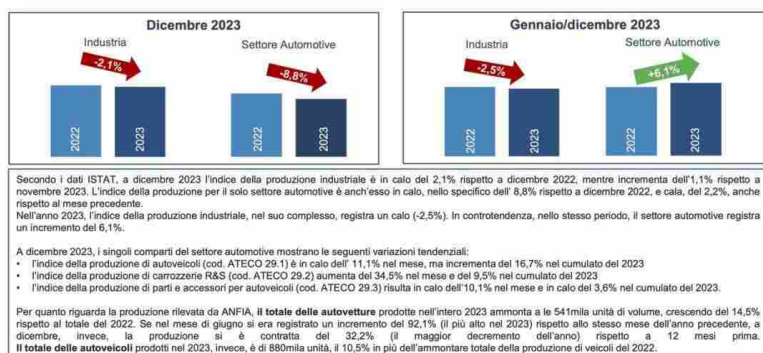
Produzione auto: 541.000 veicoli prodotti nel 2023 in Italia

Il comparto della fabbricazione di auto ha mostrato una **variazione tendenziale negativa dell'11,3% a dicembre**, nonostante una crescita annuale del 16,7%. La fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi, invece, ha registrato un significativo aumento del 34,5% a dicembre 2023 e del 9,5% su base annua. Infine, nel mercato della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e i loro motori si osserva un calo del 10,1% a dicembre e del 3,6% nell'intero anno.

Secondo ANFIA, **la produzione domestica di vetture ha totalizzato 541.000 unità nel 2023**, marcando un **aumento del 14,5%** rispetto al 2022. Tuttavia, si è verificato un forte calo del 32,2% a dicembre.

L'intera produzione di auto ha raggiunto le 880.000 unità nel 2023, un incremento del 10,5% rispetto all'anno precedente. La produzione industriale italiana nel suo complesso ha evidenziato una flessione del 2,5% nel 2023 rispetto all'anno precedente, con un calo del 2,1% a dicembre 2023.

Focus produzione in Italia – 12/2023
Highlights: la produzione industriale in Italia



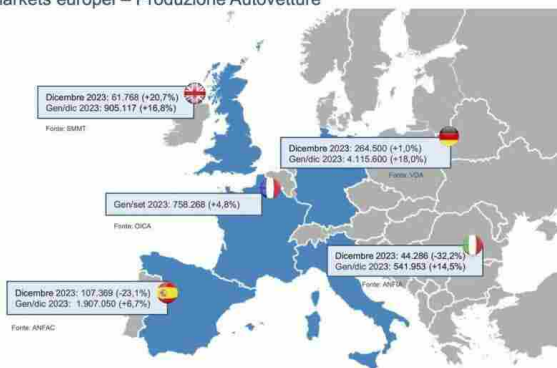
Fatturato ed export relativi al 2023

Il **fatturato** dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) è cresciuto dello 0,9% a novembre 2023. Per il settore automotive, il fatturato complessivo ha mostrato un incremento significativo del 20,9% nel periodo gennaio-novembre 2023, con una crescita del 24,5% sul mercato interno e del 16,2% sui mercati esteri.

L'export di auto dall'Italia ha raggiunto 19,5 miliardi di euro nei primi 10 mesi del 2023, con gli Stati Uniti, la Germania e la Francia come principali destinatari. L'export della componentistica automotive ha totalizzato 21,4 miliardi di euro, con un saldo positivo di 4,7 miliardi di euro.



Focus produzione in Italia – 12/2023
I major markets europei – Produzione Autovetture



Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA, ha sottolineato l'importanza di implementare tempestivamente il **nuovo Piano di incentivi** per sostenere la domanda di auto ricaricabili (BEV e PHEV) in

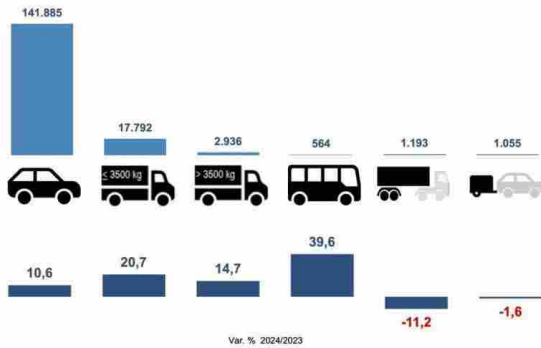
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

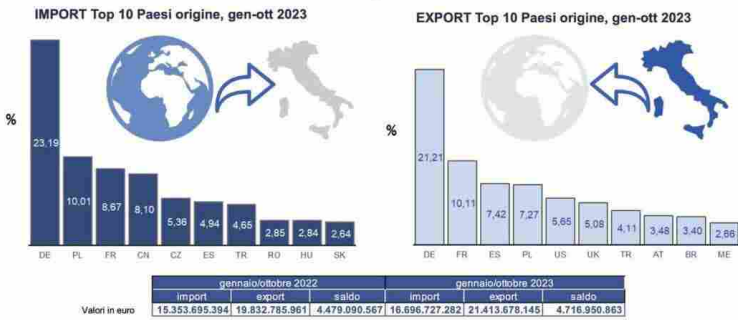
linea con gli obiettivi di decarbonizzazione del settore, nonché per stimolare la produzione nazionale.

I dati mostrano un settore in evoluzione, con sfide significative ma anche segnali di ripresa. La necessità di adattamento a un mercato in rapido cambiamento e l'attenzione alle strategie di decarbonizzazione rimangono fondamentali per il futuro dell'industria automobilistica italiana.

Focus produzione in Italia – 12/2023
Domanda autoveicoli in Italia – Gennaio 2024



Focus produzione in Italia – 12/2023
Trade componenti gennaio-ottobre 2023



Focus produzione in Italia – 12/2023
Trade autoveicoli nuovi (autovetture + veicoli industriali) gennaio-ottobre 2023





Home > Mercato > Settore auto: il carico fiscale nel 2022 è...

MERCATO

Settore auto: il carico fiscale nel 2022 è stato di 71 miliardi di euro

Il settore automotive è ancora una parte molto importante dell'economia italiana

di Alessio Salome
12/02/2024, 06:59



In base ai dati forniti, provenienti da un report dell'**ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica)**, possiamo analizzare la situazione fiscale dell'industria auto italiana nel **2022** e le **proiezioni per il 2023**, evidenziando le principali tendenze e i cambiamenti rispetto agli anni precedenti.

Il carico fiscale sull'automobilismo in Italia nel 2022 si è attestato a 71 miliardi di euro, con una **leggera diminuzione (-1,4%)** rispetto al 2021. Tale calo non indica un alleggerimento programmato della pressione fiscale sul settore, ma è dovuto a fattori come la riduzione delle accise sui carburanti e la contrazione del mercato automobilistico.

NEWS IN TREND



Produzione auto: nel 2023 si è registrata una crescita in Italia

- ▶ Settore auto: il carico fiscale nel 2022 è stato di 71 miliardi di euro
- ▶ Fiat Titano 2025: svelati nuovi dettagli sul pick-up
- ▶ La Ferrari Roma Spider ora disponibile in un fantastico modello in scala 1:8
- ▶ Targa Florio Classica 2024: aperte le iscrizioni al celebre evento per auto storiche
- ▶ Nuova Alfa Romeo Giulia Wagon: sarà questo il suo design?
- ▶ Fiat Pandina affiancherà la nuova Fiat Panda a breve
- ▶ DS Automobiles: in arrivo una nuova berlina elettrica di lusso

CARICO FISCALE SULLA MOTORIZZAZIONE IN ITALIA



Miliardi di euro	2022	2023 previsioni	Var.% 2023/2022	Motivazioni
Voci di prelievo fiscale				
Carburanti	31,94	36,50	14,3	<ul style="list-style-type: none"> termina agevolazioni governative crescita consumi benzina e calo gasolio e GPL, anche per aumento vendite veicoli elettrici accise riportate ai livelli 2021
IVA - Manutenzione e riparazione/acquisto ricambi, accessori e pneumatici	12,27	12,50	1,9	<ul style="list-style-type: none"> 9 mesi 2023: trend positivo attività di officina
IVA - Acquisto autoveicoli e diritti motorizzazione	6,97	7,50	7,6	<ul style="list-style-type: none"> immatricolate 1,66 mln auto: +19% e crescita quota auto ad alimentazione alternativa e +2,4% veicoli marci crescita quota auto ad alimentazione alternativa e calo quota segmento privati
Possesso (Bollo Auto)	7,17	7,40	3,2	<ul style="list-style-type: none"> volumi nuove immatricolazioni autoveicoli superano i livelli delle radiatori (saldo di oltre 700mila veicoli) e aumento parco circolante
Altro (parcheggi-contravvenzioni etc.)	4,35	4,40	1,1	
Premi assicurazione rc, furto, incendio	3,65	3,80	4,1	<ul style="list-style-type: none"> H1 2023: trend crescente rami RC Auto (+2,9%) e Corpi di veicoli terrestri (+11,5%) raffermamento inflazione
Pedaggi autostradali	2,18	2,30	5,4	<ul style="list-style-type: none"> volumi di traffico a +4,3% nei primi 8 mesi 2023 aumento pedaggi autostradali: +2% a inizio 2023, +1,3% a inizio luglio
Imposta provinciale di trascrizione (IPT)	1,59	1,70	7,2	<ul style="list-style-type: none"> aumento immatricolazioni autoveicoli (nuovo e usato)
Lubrificanti	0,88	0,90	2,3	
TOTALE	71,00	77,00	8,5	

Carico fiscale sulla motorizzazione in Italia secondo il ciclo di vita contributivo

Acquisto (IVA Acquisto autoveicoli + Diritti MCTC + IPT)	8,56	9,20	7,5%
Possesso (Bollo Auto)	7,17	7,40	3,2%
Utilizzo*	55,27	60,40	9,3%
TOTALE	71,00	77,00	8,5%



*Carburanti + Lubrificanti + IVA Manutenzione/Riparazione + Pedaggi + RC Auto + Parcheggi/Contravvenzioni

WITHUS

Settore auto: ecco la situazione fiscale dell'industria automobilistica italiana

La quota del gettito fiscale generato dal settore automotive è **diminuita dal 14,4% al 12,9%** rispetto al totale delle entrate tributarie nazionali, principalmente a causa dell'aumento generale delle entrate tributarie.

Nonostante la diminuzione, **il settore automotive rappresenta ancora una parte significativa dell'economia italiana**, con un gettito fiscale che si attesta al 3,6% del PIL, il più alto tra i maggiori Paesi europei.

La maggior parte del gettito fiscale proviene dalla fase di utilizzo dell'auto (77,8%), seguita dall'acquisto (12,1%) e dal possesso (10,1%). Il gettito dall'utilizzo include imposte su carburanti e IVA su manutenzione, riparazione e acquisto di ricambi e accessori. Il gettito dall'acquisto comprende IVA e IPT mentre quello dal possesso è costituito principalmente dai pagamenti del bollo auto.

CARICO FISCALE SULLA MOTORIZZAZIONE IN ITALIA

Miliardi di euro	2021	2022	Var.% 2022/2021	Motivazioni
Voci di prelievo fiscale				
Carburanti	35,28	31,94	-9,5	• aumento generale consumi (+5,3%) • forte riduzione accise da marzo 2022 (per calmierare l'aumento dei prezzi alla pompa)
IVA - Manutenzione e riparazione/ acquisto ricambi, accessori e pneumatici	10,23	12,27	19,9	• aumento prezzi vendita (inflazione + 4,1%), tariffario revisione, attività in officina e parco circolante (+1%)
Possesso (Bollo Auto)	6,87	7,17	4,4	• termine sospensione del versamento del Bollo di fuoruscenza applicata in pandemia • aumento del parco circolante
IVA - Acquisto autoveicoli e diritti motorizzazione	7,35	6,97	-5,2	Vendite: • calo del nuovo e dell'usato • variazione mix (meno privati) • forte rialzo prezzi medi
Altro (parcheggi-contravvenzioni etc)	4,00	4,35	8,7	• aumento prezzo parcheggi, parco circolante, numero di multe elevate
Premi assicurazione rc, furto, incendio	3,67	3,65	-0,4	• riduzione premi medi • riduzione parco veicoli assicurati
Pedaggi autostradali	2,02	2,18	7,9	• forte ripresa flussi di mobilità
Imposta provinciale di trascrizione (IPT)	1,74	1,59	-8,8	• forte calo immatricolazioni in tutti i comparti
Lubrificanti	0,85	0,88	3,5	• aumento consumi e prezzi di vendita
TOTALE	72,00	71,00	-1,4	
• Totale entrate tributarie nazionali	500,88	550,42	9,9	• forte incremento imposte dirette (+10,9%) e indirette (+8,6%)
• Incidenza sul totale	14,4	12,9		Media principali Paesi EU: Ita, Frs, Spa, Ger
• Incidenza sul PIL	4,0	3,6	2,9%	

Carico fiscale sulla motorizzazione in Italia secondo il ciclo di vita contributivo				Quote 2022
Acquisto (IVA Acquisto autoveicoli + Diritti MCTC + IPT)	9,09	8,56	-5,8%	12,06%
Possesso (Bollo Auto)	6,87	7,17	4,4%	10,10%
Utilizzo*	56,04	55,27	-1,4%	77,85%
TOTALE	72,00	71,00	-1,4%	

*Carburanti + Lubrificanti + IVA Manutenzione/Riparazione + Pedaggi + RC Auto + Parcheggi/Contravvenzioni

Le proiezioni per il 2023

Si prevede che il carico fiscale sulla motorizzazione possa stabilire un **nuovo record nel 2023**, raggiungendo i 77 miliardi di euro (+8,5%). La crescita sarà trainata principalmente dalle voci di prelievo relative all'acquisto e all'utilizzo del veicolo.

Nel 2023, **il mercato auto ha registrato una crescita significativa con un incremento delle vendite di veicoli ad alimentazione alternativa.**

Si prevede un aumento dei prezzi finali di vendita dei veicoli, influenzando così il gettito fiscale.

Nel 2022, **i consumi di carburanti sono aumentati**, ma la componente fiscale sui prezzi finali è diminuita. Per il 2023, si prevede un aumento del gettito fiscale dai carburanti, superando i 36,5 miliardi di euro.

L'IVA derivante da manutenzione, riparazione e acquisto di ricambi e accessori ha mostrato un incremento significativo. Il gettito dai pedaggi autostradali e dalle assicurazioni (RC, furto, incendio) ha avuto variazioni diverse, con tendenze di crescita per il 2023.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Questi dati riflettono una situazione complessa, in cui il settore auto italiano continua a essere un contribuente significativo all'economia italiana nonostante le sfide del mercato e i cambiamenti nei modelli di consumo e nelle preferenze dei consumatori. La proiezione di un aumento del carico fiscale nel 2023 suggerisce che il settore rimarrà un fattore importante nelle finanze pubbliche italiane.

[GUARDA I COMMENTI \(1\)](#)

MERCATO AUTO

ULTIMI ARTICOLI IN: **MERCATO**



Produzione auto: nel 2023 si è registrata una crescita in Italia



Auto: cresce la domanda dei noleggi tra gli automobilisti italiani



Auto: ecco quali sono le scelte che fanno gli italiani in fase di acquisto



Mercato auto in Italia: ecco come sono andate le vendite nel primo mese del 2024

I dati ANFIA sulla produzione industriale automotive 2023

Nonostante un calo a dicembre dell'8,8% (rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, dati ISTAT), nel 2023 la produzione dell'industria automotive italiana cresce del 6,1%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa dell'11,3% a dicembre 2023 e cresce del 16,7% nel 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) aumenta del 34,5% nel mese e del 9,5% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 10,1% a dicembre e del 3,6% nell'anno 2023. Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture nell'intero 2023 ammonta a 541mila unità, crescendo del 14,5% rispetto allo stesso periodo del 2022. Se nel mese di giugno si era registrato un incremento del 92,1% (il più alto del 2023) rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a dicembre, invece, la produzione cala del 32,2% (il maggior decremento dell'anno). Il totale degli autoveicoli prodotti nel 2023 è di 880mila unità, il 10,5% in più rispetto al 2022. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione rispetto ai livelli dello scorso anno: a dicembre 2023, infatti, l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude a -2,1% rispetto a dicembre 2022 e risulta in flessione del 2,5% nell'intero 2023 rispetto al 2022. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una crescita dello 0,9% a novembre 2023, ultimo dato disponibile (+0,9% sul mercato interno e +1% sui mercati esteri) e chiude a -0,6% il periodo gennaio-novembre 2023 (-1,1% il mercato interno e +0,5% i mercati esteri). Si registra un'altra flessione, a dicembre, per l'indice della produzione automotive italiana (-8,8%) afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA. L'indice della fabbricazione di autoveicoli inverte la tendenza e cala a doppia cifra nel mese (-11,1%), complice il forte decremento del 32,2% registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA, dalla produzione di autovetture, che, tuttavia, chiude il 2023 con una variazione positiva del 14,5% rispetto al 2022 per un totale di circa 541.000 unità prodotte. L'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, invece, prosegue il trend discendente anche a dicembre (-10,1%) chiudendo così l'anno a -3,6%. È importante una tempestiva attuazione del nuovo Piano di incentivi presentato durante l'incontro plenario del Tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 1° febbraio per trainare la domanda e spingere la diffusione delle auto ricaricabili (BEV e PHEV), in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione del settore, ma anche per dare maggiore slancio alla produzione nazionale. A gennaio-ottobre 2023 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 19,5 miliardi di Euro, mentre l'import vale 29,8 miliardi di euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 19,9%, seguiti da Germania (18,5%) e Francia (12%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 21,4 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 4,7 miliardi di Euro. Nell'ultima misurazione disponibile (novembre), il fatturato del settore automotive registra complessivamente un +18,6%, grazie ad una componente interna in aumento del 17,1% e ad una componente estera a +20,6%. Nel cumulato gennaio-novembre 2023, il fatturato cresce del 20,9% (+24,5% il fatturato interno e +16,2% quello estero).



ATTUALITÀ | TEST DRIVE | PERSONAGGI | DEALER | TRASPORTATORI | MOBILITÀ | AZIENDE Cerca

EDITRICE VEGA

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATAO E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

Lunedì 12 Febbraio 2024

ANFIA Inizio dell'anno positivo per autocarri e autobus: +14,9% e +39,9%. Ancora in negativo il mercato dei veicoli trainati (-10,9%)

Lunedì, 12 Febbraio 2024



Inizia bene il 2024 per autocarri e autobus, che a gennaio – secondo i dati diffusi da ANFIA – fanno registrare rispettivamente una variazione pari a +14,9% e +39,9% rispetto allo stesso mese del 2023. Il mercato dei veicoli trainati, invece, resta in flessione: -10,9%.

Analizzando nel dettaglio il mercato di gennaio, stati rilasciati 2.942 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+14,9% rispetto a gennaio 2023) e 1.197 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-10,9%), suddivisi in 107 rimorchi (+25,9%) e 1.090 semirimorchi (-13,4%). Per gli autocarri, a gennaio 2024 tutte e quattro le aree geografiche mantengono una variazione positiva:

+39,4% il Nord-Est, +12,1% l'area Sud e Isole, +5% il Centro e +3,4% il Nord-Ovest.

Tutte le classi di peso presentano una variazione positiva nel mese: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta la crescita più significativa (+230,8%), seguiti dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+28,2%), dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+20,1%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+15,4%), e, infine, dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+12,7%).

A gennaio 2024, gli autocarri rigidi risultano in rialzo del 24,5%, mentre i trattori stradali chiudono a +8,4%. Nello stesso mese, crescono i veicoli da cantiere (+44%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+12,5%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nel primo mese dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 2,2% (era dell'1,7% a gennaio 2023), per un totale di 66 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,3% a gennaio 2023).

In riferimento ai veicoli trainati, a gennaio 2024 registrano una crescita l'area del Sud e Isole (+15,4%) e il Centro (+9,4%), mentre restano in flessione le regioni del Nord-Ovest (-34,8%) e del Nord-Est (-25,6%). Le marche estere totalizzano 653 libretti di circolazione nel mese (-13,6%); variazione negativa anche per le marche nazionali (-7,57%), con 544 libretti.

ANFIA auspica che l'attuale frammentazione delle misure per il rinnovo del parco autocarri, responsabile di un andamento altalenante del mercato, venga superata in favore dell'istituzione di un fondo pluriennale, caratterizzato da tempistiche di lungo respiro e da stanziamenti certi e adeguati.



Compila il seguente modulo per ricevere la nostra newsletter:

Email Nome

Autorizzo al trattamento dei miei dati ai sensi della legge sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA: la produzione dell'industria automotive italiana aumenta del 6,1%

ANFIA: la produzione dell'industria automotive italiana aumenta del 6,1%
Home / News / **ANFIA:** la produzione dell'industria automotive italiana aumenta del 6,1%

ANFIA: la produzione dell'industria automotive italiana aumenta del 6,1%
12 Febbraio 2024

LinkedIn WhatsApp Telegram Condividi via Email Stampa

Secondo i dati ISTAT, a dicembre 2023 la produzione dell'industria automotive italiana frena (-8,8% rispetto a dicembre 2022). Considerando l'intero anno, invece, aumenta del 6,1%.

A dicembre 2023, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo dell'8,8% rispetto a dicembre 2022, mentre nell'intero 2023 aumenta del 6,1%.

Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa dell'11,3% a dicembre 2023 e cresce del 16,7% nel 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) aumenta del 34,5% nel mese e del 9,5% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 10,1% a dicembre e del 3,6% nell'anno 2023.

Secondo i dati preliminari di **ANFIA**, la produzione domestica delle sole autovetture nell'intero 2023 ammonta a 541mila unità, crescendo del 14,5% rispetto allo stesso periodo del 2022. Se nel mese di giugno si era registrato un incremento del 92,1% (il più alto del 2023) rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a dicembre, invece, la produzione cala del 32,2% (il maggior decremento dell'anno).

Il totale degli autoveicoli prodotti nel 2023 è di 880mila unità, il 10,5% in più rispetto al 2022. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione rispetto ai livelli dello scorso anno: a dicembre 2023, infatti, l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude a -2,1% rispetto a dicembre 2022 e risulta in flessione del 2,5% nell'intero 2023 rispetto al 2022.

Articoli Correlati

Axalta ottiene la certificazione internazionale ISCC Plus

8 Febbraio 2024

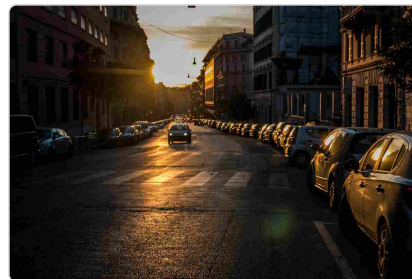
Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una crescita dello 0,9% a novembre 2023, ultimo dato disponibile (+0,9% sul mercato interno e +1% sui mercati esteri) e chiude a -0,6% il periodo gennaio-novembre 2023 (-1,1% il mercato interno e +0,5% i mercati esteri).

"Si registra un'altra flessione, a dicembre, per l'indice della produzione automotive italiana (-8,8%) - afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **ANFIA**. L'indice della fabbricazione di autoveicoli inverte la tendenza e cala a doppia cifra nel mese (-11,1%), complice il forte decremento del 32,2% registrato, secondo i dati preliminari di **ANFIA**, dalla produzione di autovetture, che, tuttavia, chiude il 2023 con una variazione positiva del 14,5% rispetto al 2022 per un totale di circa 541.000 unità prodotte. L'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, invece, prosegue il trend discendente anche a dicembre (-10,1%) chiudendo così l'anno a -3,6%. È importante una tempestiva attuazione del nuovo Piano di incentivi presentato durante l'incontro plenario del Tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 1° febbraio per trainare la domanda e spingere la diffusione delle auto ricaricabili (BEV e PHEV), in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione del settore, ma anche per dare maggiore slancio alla produzione nazionale".

A gennaio-ottobre 2023 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 19,5 miliardi di Euro, mentre l'import vale 29,8 miliardi di euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 19,9%, seguiti da Germania (18,5%) e Francia (12%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 21,4 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 4,7 miliardi di Euro.

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una variazione positiva del 18,6% a novembre (ultimo dato disponibile), grazie ad una componente interna in aumento del 17,1% e ad una componente estera a +20,6%. Nel periodo gennaio-novembre 2023, il fatturato aumenta del 20,9% (+24,5% il fatturato interno e +16,2% quello estero).

12 Febbraio 2024



Anfia: inizio sprint per autocarri (+14.9) e autobus (+39.9)

I dati di immatricolazione relativi al mese di gennaio 2024 riflettono una tendenza positiva nel mercato di autobus e autocarri, flessione per i veicoli trainati. Nel primo mese del 2024, dopo la contrazione a doppia cifra registrata nel mese precedente, sia il comparto degli autocarri che quello degli autobus riportano una variazione positiva a doppia cifra. Il mercato dei veicoli trainati, invece, pur rallentando il calo, resta in flessione a doppia cifra anche a gennaio. Analizzando nel dettaglio il mercato di gennaio 2024, nel mese sono stati rilasciati libretti di circolazione di nuovi autocarri (+14,9% rispetto a gennaio 2023) e libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-10,9%), suddivisi in 107 rimorchi (+25,9%) e 1.090 semirimorchi (-13,4%). Per gli autocarri, a gennaio 2024 tutte e quattro le aree geografiche mantengono una variazione positiva: +39,4% il Nord-Est, +12,1% l'area Sud e Isole, +5% il Centro e +3,4% il Nord-Ovest. Tutte le classi di peso presentano una variazione positiva nel mese: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta la crescita più significativa (+230,8%), seguiti dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+28,2%), dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+20,1%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+15,4%), e, infine, dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+12,7%). A gennaio 2024, gli autocarri rigidi risultano in rialzo del 24,5%, mentre i trattori stradali chiudono a +8,4%. Nello stesso mese, crescono i veicoli da cantiere (+44%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+12,5%). Analizzando il mercato per alimentazione, nel primo mese dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 2,2% (era dell'1,7% a gennaio 2023), per un totale di 66 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,3% a gennaio 2023). In riferimento ai veicoli trainati, a gennaio 2024 registrano una crescita l'area del Sud e Isole (+15,4%) e il Centro (+9,4%), mentre restano in flessione le regioni del Nord-Ovest (-34,8%) e del Nord-Est (-25,6%). Le marche estere totalizzano 653 libretti di circolazione nel mese (-13,6%); variazione negativa anche per le marche nazionali (-7,57%), con 544 libretti. Il mese di gennaio ha restituito un valore delle immatricolazioni di autocarri in ripresa rispetto alla contrazione registrata nel mese di dicembre, nel segno di un andamento fortemente altalenante causato dall'assenza di una più volte richiamata pianificazione strutturale per il rinnovo del parco circolante commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci. Ora che è stato pubblicato il decreto direttoriale attuativo delle risorse già stanziato allo scopo per il 2023, si auspica faccia seguito nella seconda metà dell'anno anche l'impiego dei fondi già previsti per il 2024. Tali misure risultano tuttavia insufficienti rispetto alla domanda di mercato, come testimoniato anche dal rapido esaurimento delle risorse della finestra di gennaio del fondo cd. Elevata sostenibilità. Si rinnova quindi l'auspicio a superare l'attuale frammentazione delle misure esistenti in favore dell'istituzione di un fondo pluriennale che mediante il riconoscimento del contributo che tutte le tecnologie veicolari possono dare per la decarbonizzazione del settore a partire dai veicoli di ultima generazione a gas naturale (compressato o liquefatto) e a diesel, pienamente compatibili con i biocarburanti e quindi in grado di valorizzare la filiera italiana del biometano e dell'HVO sia caratterizzato da tempistiche di lungo respiro e da stanziamenti certi e adeguati. Per ciò che concerne nello specifico i veicoli a zero emissioni, inoltre, si invita al riconoscimento del ruolo che la fattispecie del noleggio a lungo termine può avere come ulteriore driver di diffusione delle nuove tecnologie in questo comparto, specularmente a quanto ci si aspetta per il segmento dei veicoli commerciali leggeri con la riforma del cd. Ecobonus, del cui decreto si auspica la tempestiva pubblicazione. In ultimo, nelle more della definizione della normativa attuativa della riformulazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, si ribadisce l'importanza di ripristinare la misura del credito d'imposta sugli acquisti di beni strumentali tradizionali premiando le tecnologie ecologicamente sostenibili come già riconosciute anche dalla cd. Nuova Sabatini Green. Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a gennaio 2024 nove unità, con un incremento del rispetto a gennaio 2023. Nel primo mese dell'anno, si mantengono positivi tre comparti su quattro: +86,1% gli autobus e midibus turistici, +57,6% i minibus e +52,4% gli autobus adibiti al TPL. Calano, invece, gli scuolabus (-48,4%). I dati di immatricolazione relativi al mese di gennaio 2024 riflettono una tendenza positiva nel mercato degli autobus, evidenziando un chiaro interesse verso soluzioni più sostenibili e a basso impatto ambientale - afferma Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA. L'analisi dell'evoluzione del settore mette in luce, infatti, una spinta decisa verso veicoli più ecologici, soprattutto nel segmento dei mezzi urbani. L'incremento del 9,5% di motorizzazioni a basso o a zero impatto sottolinea una crescente consapevolezza ambientale e una maggiore accettazione di soluzioni di trasporto più sostenibili da parte dei gestori del trasporto pubblico. Questa



tendenza positiva testimonia anche l'impegno congiunto dell'industria e dei governi locali nel perseguire obiettivi di sostenibilità e riduzione delle emissioni inquinanti. Una nota di preoccupazione deriva invece dal mercato degli scuolabus, che prosegue con una tendenza estremamente negativa. È fondamentale esaminare attentamente le cause di questa contrazione, che appare strutturale, al fine di comprendere appieno le dinamiche del mercato e adottare eventuali misure correttive o strategiche" Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 19,5% a gennaio 2024 (contro il 14,6% di gennaio 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 21,1% (11,6% a gennaio 2023). A livello territoriale, infine, a gennaio 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita nel Centro, a tripla cifra (+351,2%), nel Sud e isole, a doppia cifra (+29,2%) e nel Nord Ovest (+8,4%). Calano, invece, nel Nord-Est (-54,1%).

HOME NEWSTECA

🔍



Le riviste di
Business
Travel e Fleet
Management
[Scopri di più](#)



SPOTLIGHT

Tabelle Aci 2024 per rimborso chilometrico e fringe benefit



TRAVEL ▾ FLEET ▾ MICE ▾ EVENTI RIVISTE ▾ ANALISI



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

ADVERTORIAL



SCOPRI TUTTI I SERVIZI "PROVATI PER VOI" DALLA REDAZIONE DI MISSIONLINE.IT



MISSION



MISSIONFLEET

Homepage > Mission Fleet

In calo il carico fiscale auto: i dati Anfia per il 2022

I dati resi noti dall'Associazione Nazionale della Filiera dell'auto mostrano che il settore automotive contribuisce per 71 miliardi alle casse del Fisco (in leggero calo)

🕒 12 Febbraio 2024 👤 Andrea Barbieri Carones

Nel 2022 il **carico fiscale sull'auto** è calato leggermente rispetto all'anno precedente. In Italia il gettito totale si è attestato sui 71 miliardi di euro, pari a -1,4% rispetto al 2021.

In riduzione anche la quota percentuale del gettito proveniente dal settore automotive sul totale delle entrate tributarie nazionali: dal 14,4 al 12,9%. A rendere noti i risultati è **Anfia**, l'Associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, per bocca del suo presidente **Roberto Vavassori**.

«La variazione rispetto al 2021 va letta come la riduzione delle accise introdotta a partire da marzo, per calmierare l'impennata dei prezzi alla pompa innescata dalla crisi energetica. Ma anche come la contrazione del mercato delle auto nuove e usate».

Tra l'altro, la percentuale del gettito fiscale derivante dal comparto sul Pil si

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

attesta al 3,6%, la più alta tra i maggiori Paesi europei, la cui media è attorno al 2,1%.

Dei tre momenti impositivi del ciclo di vita contributivo degli autoveicoli, è ancora una volta quello relativo all'**utilizzo** a pesare maggiormente sul totale delle entrate. In questo caso, il carico fiscale sull'auto rappresenta il 77,8%, superando i 55 miliardi di Euro (-1,4% rispetto al 2021).

(Leggi della [posizione Anfia sulle vetture Euro 7](#))

Carico fiscale auto, altre voci del gettito

Il resto del gettito? Le imposte sui **carburanti** (31,94 miliardi di Euro) e l'Iva su manutenzione e riparazione, acquisto ricambi, accessori e pneumatici (12,27 miliardi di Euro e +19,9%).

Al secondo posto si posiziona il gettito derivante dall'**acquisto** (versamento Iva e Ipt): 12,1% del totale e 8,56 miliardi di Euro, in diminuzione del 5,8% rispetto al 2021. Questo si deve al calo del 9,7% delle immatricolazioni di auto nuove -cui si aggiunge un ribasso della quota delle vendite ai privati dal 61% al 56,7% - e del 10,1% delle auto usate.

Il gettito derivante dal **possesso**, infine, vale il 10,1% del totale. Ovvero 7,17 miliardi (+4,4% rispetto al 2021), pari al totale dei versamenti del bollo auto.

«Guardando al 2023, le stime [Anfia](#) prevedono gli incrementi maggiori nelle voci di prelievo relative all'acquisto e all'utilizzo del veicolo. Comunque è possibile che il carico fiscale sulla motorizzazione stabilisca un nuovo record, raggiungendo i 77 miliardi di Euro (+8,5%)».

In riferimento al gettito derivante dal possesso dell'autoveicolo - il **bollo auto**, insomma - nel 2022 ha evidenziato una crescita rispetto al 2021, dopo il calo del 7,5% registrato nel 2020 sul 2019). Questo a causa della sospensione del pagamento del tributo ad opera di diverse regioni e province autonome in seguito all'emergenza Covid.

Contribuisce al risultato il progressivo aumento del parco circolante italiano, che nel 2022 supera i 45,4 milioni di autoveicoli (40,2 le autovetture).

Vendite auto in calo e meno incasso per lo Stato

Passando all'analisi di **dettaglio**: nel 2022 le immatricolazioni degli autoveicoli hanno portato allo stato circa 7 miliardi di Euro (-5,2%). Questi, come detto, risultanti dal pagamento dell'Iva e dei diritti di motorizzazione.

I motivi della variazione? La contrazione di mercato delle auto nuove (-9,7%, pari a circa 141mila vetture in meno) e delle vetture usate (-10,1%, oltre 2,7 milioni di passaggi di proprietà reali). Ha giocato un ruolo chiave anche l'incremento dell'11% del prezzo finale di vendita medio delle vetture nuove. Per non parlare del valore medio dell'usato, a +21,4%.



I NOSTRI PROSSIMI APPUNTAMENTI

MISSION FORUM 11 marzo 2024
ROSA GRAND HOTEL - MILANO

MISSION 6 maggio 2024
A MILANO



PIÙ LETTE



24 GENNAIO 2024

Revisione
bombole auto
GPL e metano
2024: scadenze e
proroghe



15 GENNAIO 2024

Tempi di
consegna auto
nuove 2024: i
motivi dei ritardi



9 FEBBRAIO 2024

Assicurazione
auto ferma, dal
2024 è
obbligatoria: le
deroghe

Riguardo al 2023, il mercato auto ha registrato poco più di 1,56 milioni di unità (+19% sul 2022). In crescita la quota delle auto ad alimentazione alternativa, al 54%, e delle vetture elettrificate: da una quota del 42,8% nel 2021 al 44,7% nel 2022.

Osservando il mercato, per il 2023 Anfia prevede un **aumento del gettito fiscale**. Quest'ultimo tra Iva, diritti di motorizzazione ed emolumenti Pra dovrebbe superare i 7,5 miliardi di Euro.

Il motivo va ricercato nella crescita generale dei prezzi e del prezzo medio delle auto, nell'aumento del mercato dell'usato (+6,6% le vetture e +2,4% i veicoli merci).

Nel 2022, il gettito derivante dalla **riscossione dell'Ipt** ha registrato una flessione del 9,1%, per un totale di 1,59 miliardi di euro. Si ipotizza che questa voce di prelievo chiuda il 2023 in crescita rispetto ai valori del 2022 (per i motivi citati) toccando gli 1,70 miliardi di euro.

Sui carburanti, cala l'incidenza della componente fiscale

Quanto alle voci di contribuzione relative all'utilizzo dell'autoveicolo, il gettito fiscale sui carburanti ha segnato un calo del 9,5% nel 2022: 31,94 miliardi rispetto ai 35,29 del 2021. La cifra stride col fatto che nel 2022, i consumi complessivi di carburanti in Italia sono aumentati del 3,5%.

Nello stesso anno, i prezzi medi alla pompa hanno evidenziato un forte incremento rispetto al 2021. I numeri parlando da soli: +11,3% per la benzina, +22,7% per il gasolio, +15,1% per il Gpl e +120,3% per il metano.

Questi aumenti sono dovuti ad una crescita dei costi delle materie prime, mentre si è **ridotta l'incidenza della componente fiscale** (accise e Iva) sul prezzo finale. Nel 2023 le accise sui carburanti sono salite ai livelli 2021.

Riguardo ai consumi riferiti ai primi 11 mesi del 2023, le rilevazioni ministeriali evidenziano una crescita dei volumi per la benzina (+4,3% sullo stesso periodo 2022). Al contrario, gasolio e Gpl registrano una riduzione dell'1,7% e dello 0,6%.

Questi ultimi due dati risultano coerenti con l'aumento delle vendite di veicoli elettrici, sebbene al momento in percentuali che non alterano in maniera sostanziale il mix delle alimentazioni nel parco circolante degli autoveicoli. Una prima stima del gettito 2023 derivante dai carburanti, sulla base dei consumi dei primi 11 mesi, supera i 36,5 miliardi di Euro, attestandosi ai volumi pre-pandemia.

Il gettito fiscale relativo ai **lubrificanti** nel 2022 ammonta a 0,88 miliardi di Euro, con una crescita del 3,5%. Con l'invecchiamento del parco circolante, continua ad aumentare il gettito Iva relativo a manutenzione e riparazione, acquisto ricambi, accessori e pneumatici: +19,9%. Il valore complessivo è stimato in 12,27 miliardi di euro, contro i 10,23 del 2021.

Carico fiscale auto, nel 2022 aumenta il gettito sui pedaggi



31 GENNAIO 2024

Nuova Lancia Ypsilon 2024: un po' HF turbo un po' Thema

Nel 2022, gli italiani hanno speso 35,3 miliardi, il 23,4% in più rispetto al 2021, per la **manutenzione e riparazione** delle autovetture. La spesa è stata superiore anche a quella del 2019, che si ferò a 33,4 miliardi.

In riferimento ai primi nove mesi del 2023, le **attività di officina** evidenziano un andamento positivo. Inoltre, tutti gli operatori sono d'accordo nel ritenere che il livello dei prezzi, già aumentato nei primi mesi dell'anno, resterà alto anche nell'ultima parte del 2023. In linea con il trend dell'inflazione.

Nel 2022, la voce d'imposta relativa ai **pedaggi autostradali** ammonta a 2,18 miliardi di Euro, in rialzo del 7,9% rispetto al 2021. La crescita è da imputarsi sostanzialmente all'incremento del traffico, visto che nel 2022 non si sono registrati aumenti dei pedaggi sul 98% della rete autostradale nazionale.

E il 2023? Secondo **Aiscat** nei primi 8 mesi il traffico è cresciuto del 4,3% rispetto allo stesso periodo del 2022. In dettaglio: +5,5% di veicoli leggeri e +0,9% di veicoli pesanti. Considerato che a inizio 2023 i pedaggi autostradali sono aumentati del 2% e che a inizio luglio vi è stato un secondo aumento dell'1,34% anche il gettito complessivo del 2023 sarà superiore a quello del 2022 (circa 2,30 miliardi di Euro).

Carico fiscale auto, i premi assicurativi

Gli introiti derivanti dai **premi assicurativi** per RC, furto e incendio registrano un lieve calo dello 0,4%, per un totale di 3,65 miliardi di Euro (3,67 nel 2021).

Il risultato deriva da un calo del 2,1% del ramo RC auto e da un rialzo del 6,3% nel ramo **Corpi veicoli terrestri**. Questo comprende le garanzie incendio, furto, collisione.

Nel primo caso, la diminuzione è in realtà l'effetto combinato di una diminuzione dello 0,9% del parco assicurato e di un calo dei premi medi.

Secondo le ultime stime **Ania**, nel 2022 i veicoli fuori regola col pagamento del premio assicurativo sono circa 2,6 milioni. Ossia il 5,6% del totale dei veicoli circolanti, valore in crescita rispetto a quello del 2021.

Infine la voce parcheggi e contravvenzioni. Nel 2022 vale 4,35 miliardi di Euro, nuovamente in crescita (+8,7% rispetto al 2021) per il secondo anno consecutivo dopo l'anno della pandemia.

A incidere, l'incremento dei veicoli in circolazione e del numero delle **contravvenzioni**. L'incasso 2022 è stato di 1,44 miliardi, con un aumento del 37,9% sul 2021.

Le previsioni per il 2023? Per fortuna la stima è che il gettito rimarrà all'incirca sugli stessi livelli del 2022.

Nella **tabella qui sotto**, il riepilogo del carico fiscale sull'auto nel 2022.



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS TRUCK LOGISTICA EVENTI FORMAZIONE MERCATO OFFICINA AFTERMARKET CONGRESS



Accedi

Home News News

News

Gianmarco Giorda di Anfia al Parts Aftermarket Congress 2023

12 Febbraio 2024



L'intervento integrale del Direttore Generale di Anfia, Gianmarco Giorda, al Parts Aftermarket Congress 2023, dedicato al tema: "L'automotive europeo e i nuovi orizzonti della transizione green e digitale"

Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) ha partecipato al Parts Aftermarket Congress 2023, intervenendo sul tema: "L'automotive europeo e i nuovi orizzonti della transizione green e digitale".

Giorda ha fatto il punto presentando un focus su tre temi specifici:

- Euro 7
- Europa vs Cina nell'elettrico
- Piano industriale al 2030 per il settore auto in Italia



PARTS

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

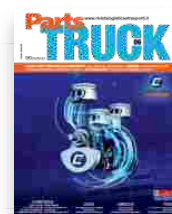
[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

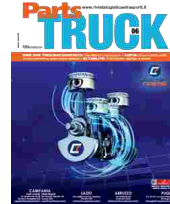
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Home > Attualità > Parte bene il mercato autocarri e autobus, veicoli trainati in flessione

Parte bene il mercato autocarri e autobus, veicoli trainati in flessione

By Redazione Logistica e Trasporti - 12 Febbraio 2024



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



LOGISTICA & TRASPORTI

La nostra nuova rivista

[Leggi la Digital Edition](#)

Comparto Trasporto Merci

Autocarri con ptt >3.500 kg secondo le classi di peso

	Gennaio 2024	Gennaio 2023	var. %	Gen-GEN 2024	Gen-GEN 2023	var. %
autocarri medi >3.500-16.000 kg	457	355	28,7	457	355	28,7
autocarri pesanti >16.000 kg	2.485	2.205	12,7	2.485	2.205	12,7
Totale Autocarri con ptt >3.500 kg	2.942	2.560	14,9	2.942	2.560	14,9

secondo il tipo

	Gennaio 2024	Gennaio 2023	var. %	Gen-GEN 2024	Gen-GEN 2023	var. %
cabinati	1.297	1.042	24,5	1.297	1.042	24,5
trattori	1.645	1.518	8,4	1.645	1.518	8,4
Totale Autocarri con ptt >3.500 kg	2.942	2.560	14,9	2.942	2.560	14,9

Rimorchi e semirimorchi con ptt >3.500 kg

	Gennaio 2024	Gennaio 2023	var. %	Gen-GEN 2024	Gen-GEN 2023	var. %
rimorchi	107	85	25,9	107	85	25,9
semirimorchi	1.090	1.259	-13,4	1.090	1.259	-13,4
Totale R&S ptt >3.500 kg	1.197	1.344	-10,9	1.197	1.344	-10,9

ANFIA auspica che l'attuale frammentazione delle misure per il rinnovo del parco autocarri, responsabile di un andamento altalenante del mercato, venga superata in favore dell'istituzione di un fondo pluriennale, caratterizzato da tempistiche di lungo respiro e da stanziamenti certi e adeguati.

Nel primo mese del 2024, dopo la contrazione a doppia cifra registrata nel mese precedente, sia il comparto degli **autocarri** che quello degli **autobus** riportano una variazione positiva a doppia cifra. Il mercato dei veicoli trainati, invece, pur rallentando il calo, resta in flessione a doppia cifra anche a gennaio.

Analizzando nel dettaglio il mercato di gennaio 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.942

libretti di circolazione di nuovi autocarri (+14,9% rispetto a gennaio 2023) e 1.197 libretti

di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500

kg (-10,9%), suddivisi in 107 rimorchi (+25,9%) e 1.090 semirimorchi (-13,4%).

Per gli autocarri, a gennaio 2024 tutte e quattro le aree geografiche mantengono una variazione positiva: +39,4% il Nord-Est, +12,1% l'area Sud e Isole, +5% il Centro e +3,4% il Nord-Ovest.

Tutte le **classi di peso** presentano una variazione positiva nel mese: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta la crescita più significativa (+230,8%), seguiti dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+28,2%), dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+20,1%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+15,4%), e, infine, dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+12,7%).

A gennaio 2024, gli autocarri rigidi risultano in rialzo del 24,5%, mentre i trattori stradali chiudono a +8,4%. Nello stesso mese, crescono i veicoli da cantiere (+44%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+12,5%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nel primo mese dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 2,2% (era dell'1,7% a gennaio 2023), per un totale di 66 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,3% a gennaio 2023).

In riferimento ai **veicoli trainati**, a gennaio 2024 registrano una crescita l'area del Sud e Isole (+15,4%) e il Centro (+9,4%), mentre restano in flessione le regioni del Nord-Ovest (-34,8%) e del Nord-Est (-25,6%).

Le marche estere totalizzano 653 libretti di circolazione nel mese (-13,6%); variazione negativa anche per le marche nazionali (-7,57%), con 544 libretti.

“Il mese di gennaio ha restituito un valore delle immatricolazioni di autocarri in ripresa rispetto alla contrazione registrata nel mese di dicembre, nel segno di un andamento fortemente altalenante causato dall'assenza di una più volte richiamata pianificazione strutturale per il rinnovo del parco circolante – commenta **Luca Sra**, Delegato ANFIA per il trasporto merci.

Ora che è stato pubblicato il decreto direttoriale attuativo delle risorse già stanziato allo scopo per il 2023, si auspica faccia seguito nella seconda metà dell'anno anche l'impiego dei fondi già previsti per il 2024. Tali misure risultano tuttavia insufficienti rispetto alla domanda di mercato, come testimoniato anche dal rapido esaurimento delle risorse della finestra di gennaio del fondo cd. 'Elevata sostenibilità'.

Si rinnova quindi l'auspicio a superare l'attuale frammentazione delle misure esistenti in favore dell'istituzione di un fondo pluriennale che – mediante il riconoscimento del contributo che tutte le tecnologie veicolari possono dare per la decarbonizzazione del

settore a partire dai veicoli di ultima generazione a gas naturale (compreso o liquefatto) e a diesel, pienamente compatibili con i biocarburanti e quindi in grado di valorizzare la filiera italiana del biometano e dell'HVO – sia caratterizzato da tempistiche di lungo respiro e da stanziamenti certi e adeguati.

Per ciò che concerne nello specifico i veicoli a zero emissioni, inoltre, si invita al riconoscimento del ruolo che la fattispecie del noleggio a lungo termine può avere come ulteriore driver di diffusione delle nuove tecnologie in questo comparto, specularmente a quanto ci si aspetta per il segmento dei veicoli commerciali leggeri con la riforma del cd. Ecobonus, del cui decreto si auspica la tempestiva pubblicazione.

In ultimo, nelle more della definizione della normativa attuativa della riformulazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, si ribadisce l'importanza di ripristinare la misura del credito d'imposta sugli acquisti di beni strumentali tradizionali premiando le tecnologie ecologicamente sostenibili come già riconosciute anche dalla cd. Nuova Sabatini Green”.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a gennaio 2024 565 nuove unità, con un incremento del 39,9% rispetto a gennaio 2023. Nel primo mese dell'anno, si mantengono positivi tre comparti su quattro: +86,1% gli autobus e midibus turistici, +57,6% i minibus e + 52,4% gli autobus adibiti al TPL. Calano, invece, gli scuolabus (-48,4%).

“I dati di immatricolazione relativi al mese di gennaio 2024 riflettono una tendenza positiva nel mercato degli autobus, evidenziando un chiaro interesse verso soluzioni più sostenibili e a basso impatto ambientale – afferma **Andrea Rampini**, Presidente della Sezione Autobus di [ANFIA](#).

L'analisi dell'evoluzione del settore mette in luce, infatti, una spinta decisa verso veicoli più ecologici, soprattutto nel segmento dei mezzi urbani. L'incremento del 9,5% di motorizzazioni a basso o a zero impatto sottolinea una crescente consapevolezza ambientale e una maggiore accettazione di soluzioni di trasporto più sostenibili da parte dei gestori del trasporto pubblico. Questa tendenza positiva testimonia anche l'impegno congiunto dell'industria e dei governi locali nel perseguire obiettivi di sostenibilità e riduzione delle emissioni inquinanti. Una nota di preoccupazione deriva invece dal mercato degli scuolabus, che prosegue con una tendenza estremamente negativa. È fondamentale esaminare attentamente le cause di questa contrazione, che appare strutturale, al fine di comprendere appieno le dinamiche del mercato e adottare eventuali misure correttive o strategiche”.

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 19,5% a gennaio 2024 (contro il 14,6% di gennaio 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 21,1% (11,6% a gennaio 2023).

A livello territoriale, infine, a gennaio 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita nel Centro, a tripla cifra (+351,2%), nel Sud e isole, a doppia cifra (+29,2%) e nel NordOvest (+8,4%). Calano, invece, nel Nord-Est (-54,1)%.

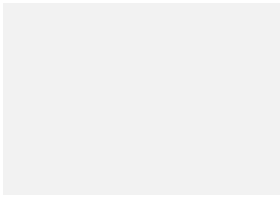
Previous article

Aftermarket Village 2024 al Transpotec-Logitec: sono disponibili gli ultimi stand!

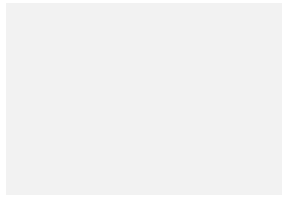


Redazione Logistica e Trasporti

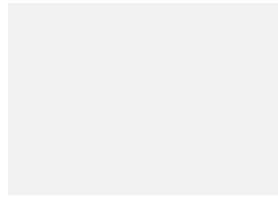
MORE FROM AUTHOR



Mercato aftermarket truck: il 2023 si chiude in crescita del 16%



Dicembre nero per i veicoli trainati, il 2023 chiude in perdita



PCE Instruments: la nuova telecamera telescopica di ispezione PCE-IVE 330



DBInformation
digital, business & publishing

ABOUT US

Leggi di più su di noi
Contatti
Visita il sito di DBInformation

FOLLOW US



Rivista Logistica e Trasporti è un trademark di
DBInformation Spa - P.IVA 09293820156

Produzione Automotive Italiana: -8,8% a dicembre 2023

Focus produzione in Italia - 12/2023
Produzione industriale in Italia. Variazione tendenziale dell'indice della produzione industriale (dato corretto per gli effetti del calendario)



Infografica Area Studi e Statistiche di ANFIA su dati ISTAT



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

A dicembre cala la Produzione Industriale ma il bilancio dell'intero anno vede in crescita la produzione di autoveicoli



Nasce il canale WhatsApp di SicurAUTO.it, iscriviti gratis

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

12 Febbraio 2024 - 08:39

L'anno 2023 si chiude in contrazione per la Produzione Industriale Automotive Italiana, con -8,8% a dicembre. Come evidenziato dai dati diffusi dall'**ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) tuttavia, **nel corso dell'intero anno 2023**, l'industria ha visto una **crescita del 6,1%**. Tra le singole voci, la **fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e motori** risulta invece in calo.

PRODUZIONE INDUSTRIALE AUTOMOTIVE IN SINTESI

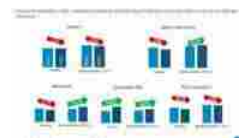
Analizzando i singoli comparti produttivi, si nota che l'indice della **fabbricazione di autoveicoli** ha subito una **variazione negativa dell'11,3%** a dicembre 2023, ma è cresciuto del 16,7% nell'intero anno. Allo stesso modo, la fabbricazione di **carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi** ha registrato un aumento significativo, **+34,5%**, nel mese e del 9,5% nel corso dell'anno. Tuttavia, la produzione di **parti e accessori per autoveicoli e motori** ha visto una **contrazione del 10,1%** a dicembre e del 3,6% nel 2023.

Secondo **i dati pubblicati dall'ANFIA**, la **produzione italiana di autovetture nel 2023** ha raggiunto quota **541.000 unità**, con un incremento del +14,5% rispetto all'anno precedente. È interessante notare che se a giugno si era registrato un aumento del 92,1%, a dicembre si è invece registrata una diminuzione del 32,2%, la più marcata dell'anno. Tuttavia, **tutti gli autoveicoli prodotti nel 2023 sono aumentati del 10,5%** rispetto al 2022, raggiungendo 880.000 unità. **In questo articolo approfondiamo cosa e dove produce Stellantis in Italia. Clicca l'immagine sotto** per vederla a tutta larghezza.

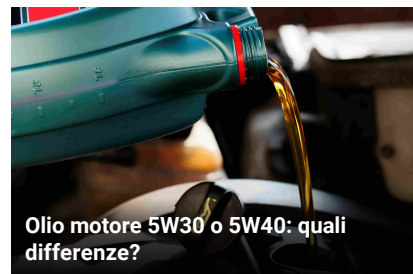
Ultime notizie



Car Detailing: cos'è, come funziona e cosa serve



Produzione Automotive Italiana: -8,8% a dicembre 2023



Olio motore 5W30 o 5W40: quali differenze?

Focus produzione in Italia – 12/2023
 Riepilogo

dic-23 12M 2023		nov-23 11M 2023		nov-23 11M 2023	
PRODUZIONE INDUSTRIALE, del core business per effetto del calendario					
Totale (inc. variazioni)	-2,1	-2,3			
Autoveicoli, carrozzerie, parti	-8,8	6,1			
Autoveicoli	+11,1	16,7			
Carrozzerie, R&S	-34,5	9,5			
Parti ed accessori	+10,1	-3,6			

FATTURATO INDUSTRIA		nov-23 11M 2023		FATTURATO AUTOMOTIVE		nov-23 11M 2023	
Totale	8,9	-6,6	Totale		18,6	26,9	
Mercato interno	0,6	-1,1	Mercato interno		17,1	24,5	
Mercati esteri	1,0	0,5	Mercati esteri		20,6	19,2	

Fatturato per attività economica Automotive


nov-23 11M 2023		nov-23 11M 2023		nov-23 11M 2023	
FATTURATO Fabbricazione autoveicoli					
Totale	24,4	27,3			
Mercato interno	19,6	31,1			
Mercati esteri	31,6	21,4			

nov-23 11M 2023		nov-23 11M 2023		nov-23 11M 2023	
FATTURATO Fabbricazione carrozzerie, R&S					
Totale	45,8	21,8			
Mercato interno	48,1	18,5			
Mercati esteri	41,3	27,2			

nov-23 11M 2023		nov-23 11M 2023		
FATTURATO Fabbricazione parti e accessori				
Totale	3,2	9,3		
Mercato interno	4,2	10,8		
Mercati esteri	2,2	7,2		

Infografica Area Studi e Statistiche di ANFIA su dati ISTAT

Dati grezzi per il fatturato



IMPATTO DELL'EXPORT AUTOVEICOLI PRODOTTI IN ITALIA

L'export di autoveicoli dall'Italia ha raggiunto il valore di **19,5 miliardi di euro**, nel periodo **gennaio-ottobre 2023**. Tuttavia, sottolinea **ANFIA**, si è osservato un **import di autoveicoli di 29,8 miliardi di euro** nello stesso periodo. Ecco quali sono i maggiori Paesi che ricevono la produzione industriale italiana di autoveicoli:

Stati Uniti, 19,9%;

Germania, 18,5%;

Francia, 12%.

Riguardo alla **componentistica automotive**, l'export ha generato un valore di **21,4 miliardi di euro**, con un saldo di **+4,7 miliardi di euro**.

FATTURATO SUL SETTORE AUTOMOTIVE

Il **fatturato complessivo del settore automotive** ha registrato una crescita significativa, con un **aumento dell'18,6%** a novembre 2023. Tale incremento è attribuibile sia alla componente interna, in aumento del 17,1%, che alla componente estera, con un aumento del 20,6%. **ANFIA** riporta che il **fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori** presenta una variazione positiva (**+3,2%**) a novembre.



Resta sempre aggiornato su tutte le novità automotive e aftermarket

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

#INDUSTRIA #PRODUZIONE

Redazione - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Taboola Feed



Il nuovo strumento per la pulizia batte tutti i record di vendita in Italia

Lo scrubber rotante | Sponsorizzato

Scopri di più



La rivoluzione solare a Varese

L'energia solare non è solo un'alternativa sostenibile, ma ...

habitissimo | Sponsorizzato

Richiedilo ora



Varese: mostro come pulire i vasi sanguigni dal...

Mal di testa e intorpidimento alle estremità? Fallo

Capo cardiologo d'Italia | Sponsorizzato



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

BEYOND COMFORT

^ MOSTRA CONVEGNO EXPOCOMFORT

12-15.0
fieramilano

Lunedì 12 Febbraio 2024, ore 12:52 | Newsletter | Abbonamenti | Contatti

Area Riservata



CERCA



TECNELAB

sps
ITALIA
28 - 30.05.2024
PARMA

Innovativa per vocazione

La Fiera dell'automazione e del digitale per l'industria intelligente e sostenibile



- HOT TOPIC
- Automazione
- Robotica
- Componenti
- Macchine utensili
- Information Technology
- Logistica
- Formazione
- Industria 4.0
- Intelligenza artificiale
- Automotive
- Efficienza energetica
- Metrologia
- Stampa 3D
- Attrezzature
- Ambiente
- Sostenibilità
- Trasformazione digitale
- Gaming
- Additive Manufacturing
- Elettronica
- Progettazione
- Utensili
- Cybersecurity
- Energie rinnovabili
- E-Mobility
- SPS Italia on Tour
- Sick
- Lingotto Fiere
- Automation and Testing 2024
- Cisco
- Nvidia
- Phoenix Contact
- Kemmer
- Turck Banner

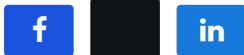
NEWS | OSSERVATORIO | RIVISTE | APPROFONDIMENTI | TEST | FOTOGRAMMI | AGENDA | CULT | NEWSLETTER | CONTATTI

HOME > NEWS > ATTUALITÀ

Al via a Torino A&T, nuovo modello di fiera arricchito da importanti novità

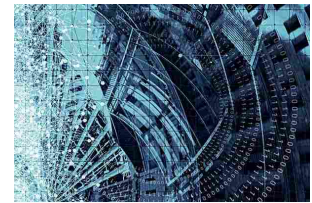
12/02/2024 19 volta/e

Condividi Articolo



Luciano Malgaroli, CEO di A&T, in programma dal 14 al 16 febbraio 2024, presso l'Oval Lingotto Fiere di Torino.

IL FATTO



Edifici sempre più connessi e più green: lo confermano 5 esperti

La Building Automation assicura l'implementazione di sistemi smart e connessioni per gestire i processi in un edificio tramite un'unità di controllo centralizza...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ad **A&T di Torino** sono attesi circa 20.000 visitatori per un evento che potrà contare su 4.000 tecnologie esposte, 60 eventi e 380 espositori, di cui il 40% provenienti dal Piemonte. Torino è pronta per accogliere il Centro Nazionale sulle IA. Un primo concreto passo in questa direzione è testimoniato dal grande sforzo profuso dai più importanti attori istituzionali e industriali del Piemonte per rendere la 18° edizione della **Fiera A&T** un evento unico a livello nazionale.

La Casa dell'intelligenza artificiale sarà la prima grande novità che caratterizzerà la manifestazione torinese, in programma dal 14 al 16 febbraio all'**Oval Lingotto di Torino**. Uno spazio in cui 19 tra grandi imprese, PMI e startup, italiane e internazionali, presenteranno applicazioni e tecnologie intelligenti funzionali al mondo della manifattura e della supply chain.

Dal robot cognitivo a un rover per le esplorazioni lunari, dagli algoritmi intelligenti a supporto della qualità e della sicurezza dei lavoratori, sino a ChatGTP a favore delle manutenzioni predittive.

L'obiettivo di questa iniziativa, unica in Italia, è infondere un senso di fiducia e prospettiva positiva nel contesto dell'adozione dell'IA da parte dell'industria: sarà quindi possibile comprendere l'utilizzo di sistemi industriali di ultima generazione partendo da casi applicativi già funzionanti e associare le specifiche esigenze produttive a tecnologie mirate e performanti.

Gli Hub dedicati all'intralogistica, alle filiere industriali, ai microchip e ai semiconduttori, unitamente ai dimostratori di testing e metrologia, per il controllo qualità in produzione, completeranno la rinnovata compagine fieristica, espressione coesa e compatta di tutto il territorio piemontese.

I principali appuntamenti

Tra gli eventi principali che scandiranno il programma di **A&T 2024** si segnala, il 14 febbraio, a partire dalle ore 10.00, l'inaugurazione della Casa dell'intelligenza artificiale, seguita dalla presentazione, a cura del Competence Center Nazionale CIM4.0, dello studio "*L'Intelligenza Artificiale per l'industria, scenari e linee guida per le imprese del Made in Italy*", con un successivo confronto che coinvolgerà rappresentanti del mondo accademico e dell'impresa.

Nella stessa giornata, nel pomeriggio, altri tre importanti appuntamenti: il primo, focalizzato su "*Sostenibilità aziendale, strategie e innovazioni per il futuro*", a cura di Unione Industriali Torino; il secondo sulla "*Strategia europea per i microchip, dalla ricerca all'impresa, opportunità di sviluppo per la filiera*", curato dal Polo di Innovazione MESAP e Unione Industriali Torino; il terzo su "*L'Innovazione nell'aerospazio: le scelte delle grandi aziende e le opportunità per le PMI della filiera*", a cura del Cluster Tecnologico Nazionale Aerospazio.

Il 15 febbraio, si terrà il "*XXXVIII Convegno dei centri di taratura accreditati*", promosso da ACCREDIA Ente di Accreditamento Italiano (altri tre eventi dell'Ente sono previsti durante la Fiera); a seguire, l'evento "*Nuove opportunità per aerospazio e avionica*" a cura del Cluster Tecnologico Nazionale Aerospazio, e la tavola rotonda "*Green transition e decarbonizzazione per la competitività delle PMI: aspetti normativi, opportunità, sfide*", promosso dal MESAP Innovation Cluster.

Nel pomeriggio si terrà l'appuntamento "*Mobilità sostenibile, tecnologie, scelte e strategie per rimanere competitivi*", curato da **ANFIA**, e l'incontro "*Il futuro della logistica, alla scoperta delle nuove opportunità offerte da Artificial Intelligence e Human Centric Approach*,



OSSERVATORIO



Basler: la sostenibilità nel DNA

Migliorare la qualità della vita con la visione artificiale è un plus di Basler che ritiene la sostenibilità non più solo un'opzione, ma un imperativo. Non è un...



Technology Meeting 2024 di WFL. Un programma intenso

Dal 5 al 7 marzo, la sede di WFL a Linz, in Austria, apre le porte a visitatori ed espositori per il Technology Meeting 2024: tre giorni per saperne di più sull...

curato da Politecnico di Torino e Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano.

Chiuderà la seconda giornata la tavola rotonda *“Il Compasso Manifatturiero, una sfida e un’opportunità per le PMI torinesi”*, a cura di CNA Torino e Unione Industriali Torino.

L’ultima giornata, il 16 febbraio, si aprirà con l’evento SIRI-Associazione Italiana di Robotica e Automazione dal titolo *“Robotica e flessibilità, connubio vincente per una produzione sempre più competitiva”*; seguirà la tavola rotonda su *“Transizione tecnologica e competenze, Upskilling e Reskilling, un valore che rende”*, a cura di Confindustria Piemonte, e l’incontro promosso dal Competence Center Nazionale CIM4.0 sul tema *“Agevolazioni e strumenti a supporto dell’innovazione tecnologica: la domanda incontra l’offerta”*.

Il Premio Innovazione 4.0

Supera ormai il migliaio il numero di testimonianze e di progetti d’innovazione presentati nelle otto edizioni del prestigioso riconoscimento nazionale promosso da A&T. Il Comitato Scientifico Industriale della Fiera, per l’edizione 2024, ha selezionato 9 progetti particolarmente innovativi, di cui, per la prima volta, tre sono legati a realtà piemontesi.

Il 14 febbraio, subito dopo l’inaugurazione della Casa dell’intelligenza artificiale, si terrà la cerimonia di premiazione che decreterà il vincitore del Premio Innovazione, sostenuto per l’edizione 2024 da Innova Finance.

Il premiato riceverà un oggetto iconico realizzato in resina metacrilica, stampato con la tecnologia della stereolitografia, e avrà a disposizione un voucher del valore di 5.000 euro che potrà utilizzare per partecipare come espositore all’edizione Nord-Est di A&T dal 6 all’8 novembre 2024, a Vicenza, o all’edizione 2025 a Torino.

13 Ambassador dell’innovazione

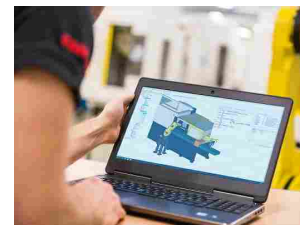
L’alluminio è l’**elemento chimico** della tavola periodica che ha come simbolo Al e come **numero atomico** 13. Non è dunque un caso che gli Ambassador dell’**innovazione di A&T** siano proprio 13, uomini e donne di importanti filiere industriali che hanno scelto di mettersi a disposizione del grande pubblico.

Gli Ambassador offriranno, durante i tre giorni di fiera, visioni e idee concretamente utili, rivolte alle migliaia di aziende di ogni dimensione alle prese con le attuali sfide competitive legate alla transizione digitale e green 5.0. Gli Ambassador, inoltre, sostengono e promuovono il Premio Innovazione 4.0, insieme al Comitato Scientifico e Industriale.

“Sono emozionato nel raccontare la nuova edizione della fiera A&T, una manifestazione che negli anni è cresciuta e che proprio nel 2024 farà un salto di qualità importante. Grazie al sostegno e alla collaborazione concreta e compatta dei principali stakeholder del territorio, siamo pronti a presentare al grande pubblico un evento centrato sulle sfide che ciascuna azienda, grande e piccola, si trova oggi a dover affrontare per non perdere competitività, ma soprattutto per garantirsi lunga vita”, ha dichiarato **Luciano Malgaroli**, CEO di A&T.

“L’intelligenza artificiale è una risorsa a disposizione delle imprese manifatturiere per essere protagoniste della quinta rivoluzione industriale, caratterizzata da un modello di produzione sostenibile e digitalizzata. I tanti progetti che caratterizzeranno la tre giorni di fiera consentiranno a imprenditori e manager di conoscere e approfondire i benefici dell’IA nei processi produttivi e nella tutela e valorizzazione dell’intangibile”, ha proseguito il CEO di A&T.

“La strada dell’innovazione intelligente è tracciata, non si può più aspettare, occorre agire in fretta e con un approccio inclusivo. A&T 2024 sarà la voce di un territorio, il Piemonte, da sempre riconosciuto e apprezzato in tutto il mondo per la sua vocazione industriale, un fare concreto con un’anima artigiana, sinonimo di tradizione, di italianità, di imprenditorialità



Soluzioni di Digital Twin FANUC per robot e macchine utensili

Con il mercato del gemello digitale che si stima raggiungerà i 14,0 miliardi di dollari nel 2030, le prospettive di crescita del comparto sono più che promettent...

TEST



Centri di tornitura: l’imperativo è produrre!

Il centro di tornitura è la macchina utensile d’eccellenza nel settore dei sistemi per produrre ad asportazione di truciolo ed è protagonista di ogni fabbrica o ambiente di produzione. Le soluzioni di Biglia, Celoria, DMG MORI, INDEX|Synergon.

TOP TREND



Le 12 professioni del futuro, dalla

diffusa”, ha spiegato Malgaroli.

“Manager e imprenditori, piemontesi, italiani e esteri, troveranno in A&T tecnologie, ma soprattutto contenuti, raccontati da chi ogni giorno progetta e produce idee innovative, le ‘testa’, le ‘prototipa’, le performa, affidandosi a linguaggi e processi intelligenti. Quello che succederà a Torino nei prossimi giorni sarà importante non solo per il Piemonte, ma per tutto il Paese”, ha aggiunto il CEO di A&T.

“Abbiamo lanciato una sfida come territorio, Torino sarà la sede del Centro Nazionale dell’Intelligenza Artificiale, non ci resta che essere concreti e progettuali, ciascuno nel proprio ruolo, ma con un’unica visione d’insieme: essere innovatori sostenibili”, ha concluso Malgaroli.



Presentata ufficialmente l’8 febbraio a Torino, A&T Automation & Testing, la fiera dedicata a innovazione, tecnologie, affidabilità e competenze 4.0. Da sinistra a destra: Dario Gallina, Presidente dell’Unione Industriale di Torino, Luciano Malgaroli, CEO di A&T, Andrea Tronzano, Assessore della Regione Piemonte, Enrico Pisino, CEO CIM4.0.

- Tags: [Automation and Testing 2024](#) [Fiere](#) [Intelligenza artificiale](#) [Intralogistica](#)
[Lingotto Fiere](#) [Manifestazioni](#) [Metrologia](#) [Semiconduttori](#)

“

Se vuoi rimanere aggiornato su **Manifestazioni** iscriviti alla newsletter di [tecnelab.it](#)

Condividi Articolo



Intelligenza artificiale: ecco la strategia di Cisco

12/02/2024 20 volta/e



Neugart, una nuova struttura dirigenziale

09/02/2024 191 volta/e

ricerca Stranger Skills di PHD Media

PHD Media analizza il futuro del lavoro, caratterizzato da professioni che richiedono skill tecnologiche e altamente specializzate, così come competenze di matr...

ARTICOLI PIÙ LETTI

TECNOLOGIE

Phoenix Contact: interruttori di protezione termici TCP DC

IL FATTO

Edifici sempre più connessi e più green: lo confermano 5 esperti

ATTUALITÀ

Togg al CES 2024: un'esperienza a impatto zero, tra natura e tecnologia

TECNOLOGIE

Parker Service Master COMPACT per monitoraggio e diagnostica in loco

COVER

La collaborazione tra GWM Automation e Mitsubishi Electric

VIDEO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Questo sito utilizza cookie di profilazione, propri o di altri siti, per inviare messaggi pubblicitari mirati. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#). Se accedi a un qualunque elemento sottostante questo banner acconsenti all'uso dei cookie.

Ok

AVORA CONTINO



TORINOCRONACA

L'EDITORIALE
IL BORGHESE

EDIZIONE DIGITALE
ABBONAMENTI

EDIZIONE
DIGITALE

ULTIME NOTIZIE TORINO PROVINCIA CRONACA TENDENZE TEMPO LIBERO EVENTI SPORT **SPECIALI**

#newlegru
#NEWLEGRU
10-17 FEBBRAIO
INAUGURAZIONE PIAZZA SUD - Eventi - happening - Intrattenimenti

CARNEVALE SAN VALENTINO
ASTA BENEFICA
WOWNIGHT2 > SKIN DJ SET

LE GRU
CENTRO COMMERCIALE
Scopri tutti gli eventi
e le sorprese
IRPO QUI

TORINO CRONACA > SPECIALI > IL BORGHESE

IL BORGHESE

Oggi Mirafiori chiude, CNH e Iveco volano. Cosa succede all'ex Fiat?

L'inizio della cassa integrazione e l'incognita per il futuro, aspettando i risultati del bilancio Stellantis



ANDREA MONTICONE
andrea.monticone@cronacaqui.it

12 FEBBRAIO 2024 - 05:50



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Stop. Mirafiori oggi, di fatto, si ferma. Il 12 febbraio era la data indicata, infatti, per l'inizio della cassa integrazione e la riduzione su un solo turno dell'attività alle Carrozzerie, dove nasce la Fiat 500 elettrica. **Cassa integrazione a rotazione e lavoratori distaccati in reparti diversi, che invece il lavoro ce l'hanno perché riforniscono altri stabilimenti.** E con la Spada di Damocle del rientro il 31 marzo, il giorno di stop al Maserati Levante.



Il Fisco e la mamma, ecco perché John Elkann è indagato (e cosa rischia)

L'esposto di Margherita Agnelli sulle dichiarazioni dei redditi e il bersaglio delle società di famiglia

Una situazione di incertezza che stride con quanto accade invece là dove si fanno camion o trattori. **I 14mila lavoratori di Iveco Group troveranno infatti nella busta paga di febbraio un premio di risultato di importo medio di mille euro lordi.** Stessa cosa CNH, che Exor ha recentemente slegato dalla Borsa italiana, con premi medi compresi tra 1.130 e 2.070 euro. Le aziende sottolineano di premiare il contributo dei dipendenti **al raggiungimento degli obiettivi. Ciò che a Mirafiori è negato.**



I due mondi dei lavoratori di Exor: per Mirafiori solo cassa, a Iveco e CNH premi in busta paga

Mentre **l'Anfia** annuncia una nuova flessione dell'indice di produzione dell'automotive

Perché lo stabilimento simbolo, il più antico e il più a rischio, secondo il ceo Carlos Tavares, **ha fatto meno, molto meno, delle 100mila vetture programmate** -

/ I più letti



L'INDAGINE DELLA PROCURA

Agnelli Coltelli: "John Elkann spietato con Lapo e Andrea, ora tocca a lui"



ALL'ARISTON

Ciao Ciao Amadeus. Ecco chi lo sostituirà nel 2025 a Sanremo



FESTIVAL DI SANREMO

Gigi D'Agostino: la Costa Smeralda si trasforma nell'Ultimo Impero per il Capitano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

che erano il motivo per cui mesi fa avevano annunciato agli operai il ricorso al terzo turno -, ma non certo per colpa dei lavoratori. Stellantis, dopo aver pianificato gli obiettivi, ha scelto di tagliare, parlando di calo degli ordini, quando contemporaneamente si vedeva la Fiat 500e diventare leader di settore in Germania. Un paradosso? O un cambio di strategia? **Contenere i costi per salvaguardare gli utili, come dicono i francesi a Stellantis?** A giorni il Gruppo renderà noti i conti, che si prevedono stellari. E speriamo anche la strategia a breve termine.



Stellantis low cost. Ecco quante auto ha tagliato

I dati sul calo della produzione in Italia e Francia, la corsa dell'Africa e le accuse al vertice: "Pensano solo ai dividendi"

TAG **MIRAFIORI** , **STELLANTIS** , **CASSA INTEGRAZIONE** , **CARLOS TAVARES** , **FIAT** , **JOHN ELKANN**

COMMENTI

SCRIVI/SCOPRI I COMMENTI ▾

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Ricevi gratuitamente, ogni giorno, le notizie più fresche direttamente via email!



Buongiorno Torino!

La nostra newsletter quotidiana gratuita, con tutte le notizie più fresche del giorno.

EMAIL

VOGLIO ISCRIVERMI!!

NO GRAZIE



VENDESI A TORINO

Novità in stazione: Torino Porta Nuova è in vendita. E arabi e francesi ci fanno un pensierino



/ In primo piano



Oggi Mirafiori chiude, CNH e Iveco volano. Cosa succede all'ex Fiat?



La Reale Mutua soffre ma passa a Chiusi



Notizie in pillole dall'Italia e dal mondo - 11 febbraio 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA, i veicoli trainati ancora in flessione a gennaio (-10,9%)

Nel primo mese del 2024, dopo la contrazione a doppia cifra registrata nel mese precedente, sia il comparto degli autocarri che quello degli autobus riportano una variazione positiva a doppia cifra. Il mercato dei veicoli trainati, invece, pur rallentando il calo, resta in flessione a doppia cifra anche a gennaio.

02/12/2024 di Redazione



Nel primo mese del 2024, dopo la contrazione a doppia cifra registrata nel mese precedente, sia il comparto degli autocarri che quello degli autobus riportano una variazione positiva a doppia cifra. Ne abbiamo parlato anche qui. Il mercato dei veicoli

In primo piano

Sustainable Truck of the Year 2024: vincono MAN, DAF e IVECO

02/01/2024 Eventi

Volvo Trucks ritocca la cabina dell'FH per migliorare aerodinamica ed efficienza: ecco cosa cambia

01/29/2024 Truck

Rubia Engine Oil Misano Grand Prix Truck: lo spettacolo dei camion torna il 25 e 26 maggio

02/09/2024 Eventi

Un IVECO eDaily da 4,2 ton consegnato a Chrono Express: è il primo con la formula pay-per-use di GATE

02/09/2024 Light Truck

trainati, invece, pur rallentando il calo, resta in flessione a doppia cifra anche a gennaio.

Analizzando nel **dettaglio il mercato di gennaio 2024**, nel mese sono stati rilasciati **2.942** libretti di circolazione di **nuovi autocarri** (+14,9% rispetto a gennaio 2023) e **1.197** libretti di circolazione di nuovi **rimorchi e semirimorchi pesanti**, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-10,9%), suddivisi in 107 rimorchi (+25,9%) e 1.090 semirimorchi (-13,4%). Per gli autocarri, a gennaio 2024 tutte e quattro le aree geografiche mantengono una variazione positiva: +39,4% il Nord-Est, +12,1% l'area Sud e Isole, +5% il Centro e +3,4% il Nord-Ovest.

Tutte le classi di peso presentano una variazione positiva nel mese: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta la crescita più significativa (+230,8%), seguiti dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+28,2%), dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+20,1%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+15,4%), e, infine, dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+12,7%). A gennaio 2024, gli autocarri rigidi risultano in rialzo del 24,5%, mentre i trattori stradali chiudono a +8,4%. Nello stesso mese, crescono i veicoli da cantiere (+44%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+12,5%).

Analizzando il **mercato per alimentazione**, nel primo mese dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 2,2% (era dell'1,7% a gennaio 2023), per un totale di 66 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,3% a gennaio 2023).

ANFIA: il mercato dei trainati a gennaio

In riferimento ai **veicoli trainati**, a gennaio 2024 registrano una crescita l'area del Sud e Isole (+15,4%) e il Centro (+9,4%), mentre restano in flessione le regioni del Nord-Ovest (-34,8%) e del Nord-Est (-25,6%). Le marche estere totalizzano 653 libretti di circolazione nel mese (-13,6%); variazione negativa anche per le marche nazionali (-7,57%), con 544 libretti.

“Il mese di gennaio ha restituito un valore delle immatricolazioni di autocarri in ripresa rispetto alla contrazione registrata nel mese di dicembre, nel segno di un andamento fortemente altalenante causato dall'assenza di una più volte richiamata pianificazione strutturale per il rinnovo del parco circolante – commenta **Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci**. – Ora che è stato pubblicato il decreto direttoriale attuativo delle risorse già stanziato allo scopo per il 2023, si auspica faccia seguito nella seconda metà dell'anno anche l'impiego dei fondi già previsti per il 2024. Tali misure risultano tuttavia insufficienti rispetto alla domanda di mercato, come testimoniato anche dal rapido esaurimento delle risorse della finestra di gennaio del fondo cd. 'Elevata sostenibilità'. Si rinnova quindi **l'auspicio a superare l'attuale frammentazione delle misure esistenti in favore dell'istituzione di un fondo pluriennale** che – mediante il riconoscimento del contributo che tutte le tecnologie veicolari possono dare per la decarbonizzazione del settore a partire dai veicoli di ultima generazione a gas naturale (compressore o liquefatto) e a diesel, pienamente compatibili con i biocarburanti e quindi in grado di valorizzare la filiera italiana del biometano e dell'HVO – sia caratterizzato da tempistiche di lungo respiro e da stanziamenti certi e adeguati. **Per ciò che concerne nello specifico i veicoli a zero emissioni, inoltre, si invita al riconoscimento del ruolo che la fattispecie del noleggio a lungo termine può avere come ulteriore driver di diffusione delle nuove tecnologie** in questo comparto, specularmente a quanto ci si aspetta per il segmento dei veicoli commerciali leggeri con la riforma dell'Ecobonus, del cui decreto si auspica la tempestiva pubblicazione. In ultimo, nelle more della

definizione della normativa attuativa della riformulazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, si ribadisce l'importanza di ripristinare la misura del credito d'imposta sugli acquisti di beni strumentali tradizionali premiando le tecnologie ecologicamente sostenibili come già riconosciute anche dalla cosiddetta Nuova Sabatini Green".

ANFIA

trainati

Articoli correlati

Continua la partnership tra Kässbohrer e il gruppo polacco Transport LPG Polonia

02/08/2024 Trailer

Il semirimorchio portacontainer Schmitz Cargobull S.CF riceve una nuova denominazione

01/31/2024 Trailer

Dicembre nero per i veicoli trainati (-34,0%): il 2023 si chiude in perdita a -7,3%

01/23/2024 Trailer

Lidl inaugura il primo semirimorchio frigo 100% elettrico grazie a Schmitz Cargobull ed LC3

01/15/2024 Trailer

Sfoggia comodamente la nostra rivista cartacea e rimani aggiornato!



ABBONATI ORA



Home > Attualita' > Farwest con Salvo Sottile, le anticipazioni e gli argomenti di questa sera

Farwest con Salvo Sottile, le anticipazioni e gli argomenti di questa sera

12 Febbraio 2024

Salvo Sottile torna oggi, lunedì 12 febbraio 2024, a partire dalle 21.20 su Rai 3 con una nuova puntata di "Farwest", il programma d'inchiesta e approfondimento che anche questa sera ci conduce in storie e luoghi del nostro paese: storie complesse e talvolta controverse, progetti e problemi raccontati con dovizia e cura.

Farwest: le anticipazioni di questa sera

La nuova puntata di "Farwest", il programma di Rai 3 condotto da Salvo Sottile, inizia con un approfondimento sul gruppo Stellantis e il suo futuro. Sul finire del 2023, durante l'insediamento del Tavolo per lo Sviluppo dell'Automotive, il responsabile di Corporate Affairs Italia di Stellantis, Davide Mele, ha illustrato il piano del gruppo per coinvolgere Ministero, Anfia, Regioni e Sindacati al fine di rafforzare l'industria automobilistica italiana evidenziando, in particolare modo, l'importanza di implementare fattori abilitanti per raggiungere gli obiettivi: il tutto vuole evidenziare la volontà di Stellantis di consolidare il ruolo dell'Italia nella strategia globale del gruppo e di sostenere l'industria automobilistica del nostro paese.

La serata prosegue con un viaggio nel mondo dei braccialetti elettronici, dispositivi sempre più diffusi che, se da un lato offrono vantaggi in termini di sicurezza e controllo, dall'altro sollevano interrogativi sulla sfera della privacy e sulla possibile invadenza nella vita quotidiana. Il discorso si approfondisce ulteriormente esplorando le dolorose esperienze di vittime di stalking, rivelando le profonde cicatrici che questa forma di violenza lascia nelle loro vite.

Dall'oscurità dell'abuso si passa alla misteriosa scomparsa di Massimo Bochicchio, un broker romano il cui destino tragico continua a suscitare domande e interrogativi. L'inchiesta, estesa da Roma a Londra, rivela dettagli intricati e sospetti che circondano questo caso, portando alla luce possibili moventi e retroscena che potrebbero aver contribuito all'evento tragico.

Per finire, il programma ci trasporta nello stile di vita esclusivo degli italiani a Montecarlo. Attraverso descrizioni degli splendidi appartamenti e dei locali alla moda frequentati da questa élite, veniamo introdotti in un universo di eleganza e grande bellezza: ma chi sono gli italiani del Principato?

CERCA

 Search

CALENDARIO

Febbraio 2024

L	M	M	G	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29			

« Gen

METEO

ROME

Cielo Coperto



0.8 °C

≈ 1.6°

≈ 0.4°

80% 0.5kmh 100%

LUN	MAR	MER	GIO	VEN
4°	5°	-0°	1°	0°

CAMBIO VALUTA

EUR - Paesi membri dell'euro

USD	0,9297
CAD	0,6891

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

“Farwest”, è un programma di Salvo Sottile realizzato insieme agli inviati Carlo Marsilli, Silvio Schembri, Rebecca Pecori, Giulia Torlone, Francesca Carrarini, Andrea Sceresini, Carmine Gazzanni.

	CHF	1,0691
	CNY	0,1308
	THB	0,0261
	GBP	1,1717

Dove vedere “Farwest” in tv e in streaming (12 febbraio)

La nuova puntata di “Farwest” va in onda lunedì 12 febbraio 2024 a partire dalle 21.20 su Rai 3 . Il programma è inoltre visibile, in diretta streaming e on demand, sulla piattaforma RaiPlay.

Stasera e domani in TV

Fonte : Today

Articolo precedente

App Io, ecco le novità con l'ultimo aggiornamento: cosa cambia

Articolo successivo

Il giallo dei tre bambini morti carbonizzati e delle due donne uccise: c'è un unico sospettato

ALTRO DALL'AUTORE



Uccide il vicino a colpi di fucile e si toglie la vita



Il giallo dei tre bambini morti carbonizzati e delle due donne uccise: c'è un unico sospettato



Chi è Riccardo De Rinaldis Santorelli, protagonista di “Mameli. Il ragazzo che sognò l'Italia”



“Mameli - Il ragazzo che sognò l'Italia”: trama, storia vera, cast, quante puntate sono



Cos'è Visegrád 24, il sito di estrema destra che diffonde fake news su Ucraina e Israele



Morata in lacrime: ha subito un brutto infortunio al ginocchio, a pochi giorni da Inter-Atletico



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.