



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 14 al 20 gennaio 2025**

*Torino, 24 gennaio 2025*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Agenziagiornalisticaopinione.it	14/01/2025	ANFIA * INDUSTRIA AUTOMOTIVE ITALIANA: «NON SI ARRESTA IL CALO DELL'INDICE DELLA PRODUZIONE, -28,5%	2
	Autoaziendalimagazine.it	14/01/2025	Torna a Roma il piu' grande test europeo di auto elettriche	4
	Greencity.it	14/01/2025	Torna a Roma il piu' grande test di auto elettriche d'Europa: "From 100% to 5%"	6
	Lastampa.it	14/01/2025	Anfia, produzione di auto in calo anche a novembre (-28,5%)	8
	Repubblica.it	14/01/2025	Anfia, produzione di auto in calo anche a novembre (-28,5%)	10
	Ansa.it	15/01/2025	Anfia, produzione di auto in calo anche a novembre (-28,5%)	12
1+3	Il Sole 24 Ore	15/01/2025	Industria, attivita' in caduta da 22 mesi (L.Orlando)	15
2+7	Il T	15/01/2025	Gelo sulla produzione dell'industria Imprese pessimiste	17
14/16	Rocca	15/01/2025	Automotive in crisi servirebbe una scossa	19
	Ferpress.it	15/01/2025	ANFIA: a dicembre tutti i comparti invertono la tendenza. Rialzo a tripla cifra per i bus	22
	Ferpress.it	15/01/2025	Anfia: produzione automotive nei primi undici mesi del 2024 diminuisce del 21,7%	25
	Ilmessaggero.it	15/01/2025	Anfia, in Italia produzione di auto in calo anche a novembre (-28,5%)	27
	Ilsole24ore.com	15/01/2025	Produzione giu' da 22 mesi ma mini recupero a novembre	29
	Mobilita.news	15/01/2025	Recupero a dicembre per il mercato dei veicoli commerciali	33
	Trasportoeuropa.it	15/01/2025	Il 2024 e' stato un anno difficile per i semirimorchi italiani	35
	Agenziagiornalisticaopinione.it	16/01/2025	ANFIA * VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI - 2024: «IL MERCATO CHIUDE CON 198MILA IMMATRICOLAZIONI, +0,9% R	39
	IlDenaro.it	16/01/2025	Sud in ripresa, c'e' un nuovo studio: Crescita del Pil superiore per la prima volta a quella del Cen	40
	Notiziariovi.com	16/01/2025	Il 2024 dei veicoli industriali (dati Anfia): frenano autocarri e rimorchi, crescono i bus	44
	Trasporti-Italia.com	16/01/2025	Anfia, veicoli commerciali e industriali 2024: incentivi in vigore	45
1+7+9	La Repubblica - Ed. Torino	17/01/2025	Torino Auto - L'anno dell'auto chiude in pareggio (M.Sciullo)	48
7+9	La Repubblica - Ed. Torino	17/01/2025	Torino Auto -In circolazione le prime vetture a biodiesel	51
23	L'Eco di Bergamo	17/01/2025	Autocarri pesanti lieve riduzione	52
	Sicuraauto.it	17/01/2025	Elettrificazione e sostenibilita': le esperienze Liqui Moly e Metelli	53
1+2	Il Sole 24 Ore	18/01/2025	Fmi: Pil Eurozona in calo all'1%. La crisi tedesca zavorra l'Italia (L.Orlando)	61
39+40/	La Stampa - Ed. Torino	18/01/2025	Fondo della Regione per l'automotive. Piu' di 10 milioni per i cassintegrati (G.Turi)	63
	Borsaitaliana.it	18/01/2025	Auto: 22 gennaio a Roma 'From 100% to 5%', test su strada per vetture elettriche -2-	66
8/9	L'Indipendente Tabloid	19/01/2025	La produzione industriale italiana e' in calo per il ventiduesimo mese consecutivo (M.Manfrin)	67
	Borsaitaliana.it	19/01/2025	Auto: Anfia, dicembre positivo per autocarri e vendite boom per gli autobus	68
	Borsaitaliana.it	19/01/2025	Auto: Anfia, dicembre positivo per autocarri e vendite boom per gli autobus -2-	69
1+2/3	Cronache del Mezzogiorno	20/01/2025	Sud salvo per un pil	70

Categoria news: **OPINIONEWS**

## ANFIA \* INDUSTRIA AUTOMOTIVE ITALIANA: «NON SI ARRESTA IL CALO DELL'INDICE DELLA PRODUZIONE, -28,5% A NOVEMBRE 2024»

[E-mail](#) [Stampa](#)[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#)

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

17.31 - martedì 14 gennaio 2025

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) –  
///

A gennaio-novembre, produzione autoveicoli in calo del 42,3% secondo i dati preliminari di ANFIA, che prevede, per tutti gli autoveicoli, una chiusura del 2024 al di sotto delle 600mila unità

A novembre 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme1 registra un calo del 28,5% rispetto a novembre 2023, mentre nei primi undici mesi del 2024 diminuisce del 21,7%.

Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli2 (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 37,5% a novembre 2024 e diminuisce del 28,2% nei primi undici mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e

CERCA NEL SITO

Cerca ...



Autostrada del Brennero SpA  
Brennerautobahn AG

Info viabilità  
previsioni traffico  
e webcam 24/7

CLICCA QUI

NEW

**A22 SU TELEGRAM**

Scegli le informazioni che vuoi ricevere  
e viaggia senza pensieri

Telegram @autostradaA22Bot

Più serenità in viaggio

TRENTO

IL MART. DIVERSO  
OGNI VOLTA CHE TORNI.

CAMERA  
DI COMMERCIO  
INDUSTRIA  
ARTIGIANATO  
E AGRICOLTURA  
DI TRENTO

punto  
impresa  
digitale

Pronti all'impresa

ESCAPE ROOM TRENTO

VIA VITTORIO VENETO 152 - TRENTO  
MYNOS.IT - 349.1234765

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 2,7%, nel mese e cresce del 7,8% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori<sup>3</sup> risulta in calo del 21,3% a novembre e del 19,6% nel periodo gennaio-novembre 2024.

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a novembre 2024 ammonta a circa 23mila unità, in calo del 50,4% rispetto a novembre 2023. Nel cumulato degli undici mesi, invece, sono state prodotte oltre 295mila autovetture, in diminuzione del 42,3% su gennaio-novembre 2023.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a novembre 2024 rispetto ai livelli dell'undicesimo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso<sup>4</sup>, infatti, cala dell'1,5% a novembre e chiude a -3,2% i primi undici mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023.

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione lievemente positiva dello 0,3% ad ottobre 2024, ultimo dato disponibile (-0,3% sul mercato interno e +1,7% sui mercati esteri) e chiude i primi dieci mesi dell'anno a -3,4% (-3,8% il mercato interno e -2,5% i mercati esteri).

“Anche a novembre l'indice della produzione automotive italiana, a -28,5% conferma il trend negativo avviatosi a marzo 2024 – afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA.

L'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene la flessione a doppia cifra a novembre (-37,5%) – complice il pesante calo, -50,4%, registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA dalla produzione di autovetture – così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -21,3%.

Secondo le stime di ANFIA, i volumi della produzione domestica di autoveicoli per l'intero 2024 dovrebbero attestarsi al di sotto delle 600mila unità. Nella prospettiva di un 2025 ancora critico sia sul fronte del mercato che della produzione, l'auspicio – sulla base dei recenti annunci per i nuovi modelli in produzione negli impianti italiani – è che il 2026 possa ripartire con volumi produttivi almeno in linea con i livelli del 2022-23”.

A gennaio-settembre 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 13,6 miliardi di Euro, mentre l'import vale 27,1 miliardi di Euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,7%, seguiti da Germania (15,2%) e Francia (11,5%).

Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 18,7 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 5,1 miliardi di Euro. Il fatturato<sup>5</sup> del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 20,7% ad ottobre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 24,5% e di una componente estera a -17%. Nei primi dieci mesi del 2024, il fatturato cala invece del 13,5% (-16,7% il fatturato interno e -10,4% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 19,8% ad ottobre (-33,7% la componente interna e -2,9% la componente estera). Nel periodo gennaio-ottobre 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 13,6%, con un calo del 23,4% della componente interna e dell'1,5% della componente estera.



**Bluetti EB3A**  
268Wh | 600W | LiFePO4 | 200W Solare

**299€** ~~399€~~

**CABI** *for unmanned vehicles*  
BROKER DI ASSICURAZIONI DAL 1980

**CASSE RURALI TARENTINE**  
SCOPRI DI PIÙ

**FOTO AEREE**  
HIGH RESOLUTION



**PROVA GRATUITA** **15 GIORNI**

**ABBONATI, SFOGLIA E... RELAX!**

www.tm-online.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto

Aziendali

magazine

MATRIX

2024: LA SMART MOBILITY  
A EPISODI

SEGUI LA QUARTA STAGIONE

QUINTO EPISODIO  
ONLINE DAL 12 DICEMBRE

[HOME](#) ▶ [TEMI](#) ▶ [VIDEO](#) ▶ [EVENTI](#) ▶ [RIVISTA](#) ▶ [MATRIX](#)

[f](#) [t](#) [v](#) [in](#)

Home > Archivio news > Mobilità sostenibile

## Torna a Roma il più grande test europeo di auto elettriche

14 Gennaio 2025



Il test si svolgerà come di consueto sul circuito aperto al pubblico più grande d'Europa, il Grande Raccordo Anulare di Roma, e vedrà la partecipazione di 12 vetture

# SAVE THE DATE

## 22 GENNAIO 2025 ORE 10:30

### Via della Conciliazione, ROMA

Prenderà il via da Piazza San Pietro in Roma il 22 gennaio la quinta edizione di "From 100% to 5%" (nuova denominazione dell'iniziativa "Dove arrivo con..."), la più grande prova comparativa europea organizzata da Motor1.com e InsideEVs per misurare l'efficienza delle auto elettriche in condizioni di guida reale. Il test, unico per complessità organizzativa, si svolgerà come di consueto sul circuito aperto al pubblico più grande d'Europa, il Grande Raccordo Anulare di Roma, e vedrà la partecipazione di 12 vetture selezionate tra i modelli più interessanti e accessibili sul mercato, con prezzi di listino tra 25.000 e 40.000 euro. Oltre ai risultati dinamici, l'obiettivo è mettere in luce la crescente accessibilità economica delle auto elettriche e i loro vantaggi in termini di costi di gestione.

### Test sul GRA

La scelta del GRA non è casuale, si tratta di un'autostrada urbana con un traffico estremamente variabile e una circolazione media di 180 mila vetture al giorno. Utilizzarlo per testare le automobili elettriche significa alternare una velocità di crociera autostradale (110-130 km/h) a rallentamenti improvvisi e successive accelerazioni, mettendo alla prova tanto l'efficienza del motore, quanto le capacità di recupero di energia della vettura. **Luogo iconico della partenza**, ancor più in questo avvio di 2025, sarà la piazza di San Pietro che nell'anno del Giubileo appena iniziato si appresta ad ospitare oltre 35 milioni di pellegrini e sarà di fatto il centro nevralgico del turismo nazionale, **il luogo più visitato del Paese**.

### I modelli protagonisti

Registrazione

Login

TEST DI AUTO AZIENDALI

DRIVE

COMPANY CAR

SCARICA L'EVENT REPORT

6-7 NOVEMBRE 2024

AUTODROMO MONZA

FLEET MANAGER ACADEMY

ACADEMY

12 MARZO 2025

MILANO

Palazzo del Ghiaccio

FLEET MANAGER ACADEMY

ACADEMY

SCARICA GLI ATTI DELL'EVENTO

8 OTTOBRE 2024

BOLOGNAFIERE

MOVE

MOVE

the smart mobility magazine

www.movemag.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Queste le **auto protagoniste del test**: Alfa Romeo Junior – Citroen eC3 – Ford Explorer – Hyundai Inster – Kia EV3 – Lancia Ypsilon – MINI Aceman – Omoda 5 EV – Renault 5 – Skoda Elroq – smart #1 – Volvo EX30.

Dopo la partenza ufficiale della prova in via della Conciliazione, prevista per le ore 10.45, si terrà presso l'adiacente Palazzo Cardinal Cesi (a partire dalle ore 11.30) il Talk “**Che auto compriamo nel 2025**”, che vedrà il confronto tra rappresentanti delle Associazioni automotive e sarà anticipato dalla presentazione in anteprima europea del *white paper* di **JATO DYNAMICS** “**Il prezzo giusto dell'auto elettrica**”.

Il report, presentato da **Felipe Munoz** – Senior analyst JATO Dynamics, approfondirà un tema centrale nell'evoluzione verso la mobilità alla spina, ovvero i costi delle auto elettriche. Lo studio fotografa l'evoluzione dei prezzi in Europa, Stati Uniti e Cina, evidenziando il gap tra quest'ultimo mercato e il resto del mondo.

A confrontarsi sui dati illustrati e su alcuni aspetti strategici della transizione verso l'auto elettrica saranno i rappresentanti delle associazioni automotive: **Gianmarco Giorda** – Direttore Generale di **Anfia**, **Francesco Naso** – Segretario Generale di **Motus-E** e **Andrea Cardinali** – Direttore Generale di **UNRAE**.

## DATI E ANALISI

- **Inchieste congiunturali**
- **Dati mercato auto nuove e usate**
- **Congiuntura economica**
- **Indicatori di fiducia**

**ABBONATI gratuitamente per ricevere online il mensile del Centro Studi Promotor**

**KAMEL FILM**  
PRODUZIONE CINEMATOGRAFICA E TELEVISIVA

www.kamelfilm.it  
info@kamelfilm.it  
Tel. 051.70.32.72 / 70.44.90

### Articoli correlati



MOBILITÀ SOSTENIBILE

**Così l'Unione Europea vuole elettrificare le flotte aziendali**

18 Dicembre 2024



MOBILITÀ SOSTENIBILE

**Fleet Sustainability Ranking by Industry: meno di 100 g/km di CO2 per le flotte aziendali**

28 Novembre 2024



MOBILITÀ SOSTENIBILE

**Arval e Pirelli per l'e-bike sharing aziendale**

1 Ottobre 2024



MOBILITÀ SOSTENIBILE

**WEX: “Le flotte italiane tra le più impegnate nella decarbonizzazione”**

25 Settembre 2024



MOBILITÀ SOSTENIBILE

**Verso un sistema di trasporto sostenibile e innovativo**

23 Settembre 2024

di Matteo Giacomo Colleoni



MOBILITÀ SOSTENIBILE

**Le vendite di EV vanno male e non è (solo) colpa del prezzo...**

23 Settembre 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Torna a Roma il più grande test di auto elettriche d'Europa: "From 100% to 5%"

Publicato il: 14/01/2025



Autore: Redazione GreenCity

Dopo la partenza della carovana di "auto alla spina", che si confronteranno sul "circuit" unico del Grande Raccordo Anulare, si terrà la presentazione in anteprima europea dello studio "Il prezzo giusto dell'auto elettrica" di JATO DYNAMICS e un talk con le Associazioni dell'automotive.

Prenderà il via da **Piazza San Pietro in Roma** il prossimo **22 gennaio** la **quinta edizione di "From 100% to 5%"** (nuova denominazione dell'iniziativa "Dove arrivo con..."), la più grande prova comparativa europea organizzata da **Motor1.com** e **InsideEVs** per misurare l'efficienza delle auto elettriche in condizioni di guida reale.

Il test, unico per complessità organizzativa, si svolgerà come di consueto sul circuito aperto al pubblico più grande d'Europa, il **Grande Raccordo Anulare di Roma**, e vedrà la partecipazione di 12 vetture selezionate tra i modelli più interessanti e accessibili sul mercato, con prezzi di listino tra 25.000 e 40.000 euro. Oltre ai risultati dinamici, l'obiettivo è mettere in luce la crescente accessibilità economica delle auto elettriche e i loro vantaggi in termini di costi di gestione.

La scelta del GRA non è casuale, si tratta di un'autostrada urbana con un traffico



Torna a Roma il più grande test di auto elettriche d'Europa: "From 100% to 5%"



Guida sicura e nuove regole: boom di ricerche online per gli etilometri



Louisiana: viaggio on the road nello Stato dall'anima soul



Il Carnevale tradizionale in Val Gardena: arriva il momento della festa più colorata dell'anno



Antartide: storica campagna di perforazione raggiunge ghiaccio di 1,2 milioni di anni fa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

estremamente variabile e una circolazione media di 180 mila vetture al giorno. Utilizzarlo per testare le automobili elettriche significa alternare una velocità di crociera autostradale (110-130 km/h) a rallentamenti improvvisi e successive accelerazioni, mettendo alla prova tanto l'efficienza del motore, quanto le capacità di recupero di energia della vettura.

**Luogo iconico della partenza**, ancor più in questo avvio di 2025, sarà la piazza di San Pietro che nell'anno del Giubileo appena iniziato si appresta ad ospitare oltre 35 milioni di pellegrini e sarà di fatto il centro nevralgico del turismo nazionale, **il luogo più visitato del Paese**.

Queste le **auto protagoniste del test**: Alfa Romeo Junior - Citroen eC3 - Ford Explorer - Hyundai Inster - Kia EV3 - Lancia Ypsilon - MINI Aceman - Omoda 5 EV - Renault 5 - Skoda Elroq - smart #1 - Volvo EX30.

Dopo la partenza ufficiale della prova in via della Conciliazione, prevista per le ore 10.45, si terrà presso l'adiacente Palazzo Cardinal Cesi (a partire dalle ore 11.30) il Talk **“Che auto compriamo nel 2025”**, che vedrà il confronto tra rappresentanti della Associazioni automotive e sarà anticipato dalla presentazione in anteprima europea del *white paper* di **JATO DYNAMICS “Il prezzo giusto dell'auto elettrica”**.

Il report, presentato da **Felipe Munoz** - Senior analyst JATO Dynamics, approfondirà un tema centrale nell'evoluzione verso la mobilità alla spina, ovvero i costi delle auto elettriche. Lo studio fotografa l'evoluzione dei prezzi in Europa, Stati Uniti e Cina, evidenziando il gap tra quest'ultimo mercato e il resto del mondo.

A confrontarsi sui dati illustrati e su alcuni aspetti strategici della transizione verso l'auto elettrica saranno i rappresentanti delle associazioni automotive: **Gianmarco Giorda** - Direttore Generale di **Anfia**, **Francesco Naso** - Segretario Generale di Motus-E e **Andrea Cardinali** - Direttore Generale di UNRAE.

Se questo articolo ti è piaciuto e vuoi rimanere sempre informato con le notizie di **GreenCity.it** iscriviti alla nostra [Newsletter gratuita](#).

Categorie: **MOBILITÀ**

Tag: **MOBILITÀ**

Notizie che potrebbero interessarti:

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Anfia, produzione di auto in calo anche a novembre (-28,5%)

Giorda: "Prospettiva di un 2025 ancora critico, auspichiamo ripartenza in 2026"

TELEBORSA

Publicato il 14/01/2025  
Ultima modifica il 14/01/2025 alle ore 20:17



A novembre 2024, la **produzione dell'industria automotive italiana** registra un calo del -28,5% rispetto a novembre 2023, mentre nei primi undici mesi del 2024 diminuisce del 21,7%. Guardando ai singoli comparti, spiega **Anfia**, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra

una variazione tendenziale negativa del -37,5% a novembre 2024 e diminuisce del 28,2% nei primi undici mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi cala del -2,7%, nel mese e cresce del 7,8% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori risulta in calo del -21,3% a novembre e del -19,6% nel periodo gennaio-novembre 2024.

Secondo i **dati preliminari Anfia**, la **produzione domestica delle sole autovetture** a novembre 2024 ammonta a circa 23mila unità, in calo del 50,4% rispetto a novembre 2023. Nel cumulato degli undici mesi, invece, sono state prodotte oltre 295mila autovetture, in diminuzione del 42,3% su gennaio-novembre 2023.

"Anche a novembre l'indice della produzione automotive italiana, a -28,5% conferma il trend negativo avviatosi a marzo 2024 - afferma **Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia** -. Secondo le stime di Anfia, i volumi della produzione domestica di autoveicoli per l'intero 2024 dovrebbero attestarsi al di sotto delle 600mila unità. Nella prospettiva di un 2025 ancora critico sia sul fronte del mercato che della produzione, l'auspicio, sulla base dei recenti annunci per i nuovi modelli in produzione negli impianti italiani, è che il 2026 possa ripartire con volumi produttivi almeno in linea con i livelli del 2022-23".

A **gennaio-settembre 2024** (ultimo dato disponibile), l'**export di autoveicoli** (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 13,6 miliardi di euro, mentre l'import vale 27,1 miliardi di euro. Gli **Stati Uniti** rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,7%, seguiti da **Germania** (15,2%) e **Francia** (11,5%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 18,7 miliardi di

cerca un titolo

LEGGI ANCHE

27/12/2024



Giappone, produzione industriale in calo a novembre

10/01/2025

Spagna, produzione ancora in calo a novembre

10/01/2025

Auto, a dicembre immatricolazioni auto ibride rappresentano il 49,3% del mercato

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

14/01/2025

IDNTT acquista ulteriore 50% del capitale di Take per 500 mila euro

14/01/2025

La Perla, Sindacati: "prospettiva che può garantire futuro produttivo e mantenimento occupazionale"

14/01/2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

euro, con un saldo positivo di 5,1 miliardi di euro. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 20,7% ad ottobre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 24,5% e di una componente estera a -17%. Nei primi dieci mesi del 2024, il fatturato cala invece del 13,5% (-16,7% il fatturato interno e -10,4% quello estero).

USA, FTC: "Big 3" hanno guadagnato 7,3 miliardi di dollari gonfiando prezzi dei farmaci

🕒 14/01/2025

UniCredit, due nuove obbligazioni a cedole variabili legate all'Euribor 3 mesi

> 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?

Servizio a cura di teleborsa

## LA STAMPA

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

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

Scrivi alla redazione

Contatti

CMP

Pubblicità

Cookie Policy

Sede

Dati Societari

Privacy

Dichiarazione di accessibilità

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Anfia, produzione di auto in calo anche a novembre (-28,5%)



Giorda: "Prospettiva di un 2025 ancora critico, auspichiamo ripartenza in 2026"

14 gennaio 2025 - 20.22

(Teleborsa) - A novembre 2024, la produzione dell'industria automotive italiana registra un calo del -28,5% rispetto a novembre 2023, mentre nei primi undici mesi del 2024 diminuisce del 21,7%. Guardando ai singoli comparti, spiega [Anfia](#), l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del -37,5% a novembre 2024 e diminuisce del 28,2% nei primi undici mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi cala del -2,7%, nel mese e cresce del 7,8% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori risulta in calo del -21,3% a novembre e del -19,6% nel periodo gennaio-novembre 2024.

Secondo i dati preliminari [Anfia](#), la produzione domestica delle sole autovetture a novembre 2024 ammonta a circa 23mila unità, in calo del 50,4% rispetto a novembre 2023. Nel cumulato degli undici mesi, invece, sono state prodotte oltre 295mila autovetture, in diminuzione del 42,3% su gennaio-novembre 2023.

"Anche a novembre l'indice della produzione automotive italiana, a -28,5% conferma il trend negativo avviatosi a marzo 2024 – afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#) –. Secondo le stime di [Anfia](#), i volumi della produzione domestica di autoveicoli per l'intero 2024

dovrebbero attestarsi al di sotto delle 600mila unità. Nella prospettiva di un 2025 ancora critico sia sul fronte del mercato che della produzione, l'auspicio, sulla base dei recenti annunci per i nuovi modelli in produzione negli impianti italiani, è che il 2026 possa ripartire con volumi produttivi almeno in linea con i livelli del 2022-23".

A gennaio-settembre 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 13,6 miliardi di euro, mentre l'import vale 27,1 miliardi di euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,7%, seguiti da Germania (15,2%) e Francia (11,5%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotiva vale 18,7 miliardi di euro, con un saldo positivo di 5,1 miliardi di euro. Il fatturato del settore automotivo nel suo complesso presenta una flessione del 20,7% ad ottobre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 24,5% e di una componente estera a -17%. Nei primi dieci mesi del 2024, il fatturato cala invece del 13,5% (-16,7% il fatturato interno e -10,4% quello estero).

powered by Teleborsa

## la Repubblica

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

Abbonati

APPlphone | Android

SOCIAL

SUPPLEMENTI REPUBBLICA Affari e Finanza DII Venerdì Robinson

**GEDI NEWS NETWORK** La Stampa  
HuffPost Italia  
Fem  
Formula Passion

**QUOTIDIANI LOCALI** La Provincia Pavese  
La Sentinella del Canavese

**PERIODICI** Le Scienze  
Limes  
National Geographic

**RADIO** DeeJay  
Capital  
m2o

**INIZIATIVE EDITORIALI** In edicola  
Biblioteca Digitale

**PARTNERSHIP LAB**  
MyMovies  
AutoXY  
Formula Passion  
Sport.it

**SERVIZI, TV E CONSUMI**

Annunci  
Ilmiolibro  
Necrologie  
Miojob  
Enti e Tribunali  
Meteo  
Joy  
Tvizap  
Dizionario italiano  
Dizionario inglese/italiano  
Consigli.it  
Codici Sconto

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Acqua e laser spaziali, le nove fake sugli incendi a Los Angeles



Stop alle false recensioni online, al via le nuove norme

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Da un buco nero lampi di raggi X sempre più veloci, mai visti



Premio Antenna d'Oro a Pascal Vicedomini e Andrea Roncato



Il cardinale Parolin con la keflah giordana ad Amman

Temi caldi Gazaddi sicurezza Tik Tok terzo mandato Kate Middleton  
/ **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga ::

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Anfia, produzione di auto in calo anche a novembre (-28,5%)

Chiusura del 2024 al di sotto delle 600mila unità, 2025 critico

TORINO, 14 gennaio 2025, 18:17

Redazione ANSA



↑ © ANSA/EPA

**A**nche a novembre l'indice della produzione automotiva italiana, secondo i dati Istat, a -28,5% conferma il trend negativo avviatosi a marzo 2024". Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia. Secondo i dati preliminari dell'Anfia, "l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene la flessione a doppia cifra a novembre (-37,5%) - spiega Giorda - complice il pesante calo (-50,4%), registrato, dalla produzione di autovetture, così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -21,3%. Secondo le stime dell'Anfia, i volumi della produzione domestica di autoveicoli per l'intero 2024 dovrebbero attestarsi al di sotto delle 600mila unità. Nella prospettiva di un 2025 ancora critico sia sul fronte del mercato che della produzione, l'auspicio - sulla base dei recenti annunci per i nuovi modelli in produzione negli impianti italiani - è che il 2026 possa ripartire con volumi produttivi almeno in linea con i livelli del 2022-23".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



# Industria, attività in caduta da 22 mesi

## Rilevazione Istat

Calo dell'1,5% su base annua  
Timido rimbalzo (+0,3%)  
del confronto mensile

L'epicentro della crisi  
è sempre il settore auto,  
in flessione del 37,5%

Continua a novembre il trend negativo della produzione industriale su base annua (-1,5%), in discesa da 22 mesi consecutivi, ben 714 giorni. Uno spiraglio viene dal confronto mensile, con un mini-rimbalzo dello 0,3% su ottobre. Tra i settori c'è qualche segnale di recupero per alimentare e farmaceutica, mobili e piastrelle, navi ed aerei. L'epicentro della crisi è sempre rappresentato dall'auto, giù del 37,5 per cento. Secondo l'ultima indagine di Bankitalia, aumenta dal 21 al 30% la quota delle imprese pessimiste sul quadro economico generale.

Luca Orlando — a pag. 3

## Produzione giù da 22 mesi ma mini recupero a novembre

**I dati.** L'auto (-37%) zavorra le medie, male robot e metallurgia. Segnali positivi per alimentari e farmaci. In 11 mesi calo complessivo del 3,2%

### Luca Orlando

Qualche luce, molte ombre. Se da un lato i dati Istat di novembre presentano per la produzione industriale il secondo progresso mensile consecutivo, si conferma però il trend negativo nel dato annuo, ormai in discesa da 22 mesi consecutivi, 714 giorni, prendendo come riferimento l'inizio di febbraio del 2023.

Il mini-rimbalzo mensile, una crescita dello 0,3% che in realtà scende ad un solo decimale per la manifattura, si confronta infatti con un calo annuo dell'1,5%, in cui i punti di caduta principali sono nell'area dei mezzi di trasporto (-13,8%) e dei macchinari (-6,2%).

Rispetto ai mesi precedenti tra i settori c'è tuttavia qualche segnale di recupero in più, visibile ad esempio tra alimentari e farmaceutica, mobili e piastrelle, navi ed aerei (entrambi in crescita a doppia cifra), elettronica e carta. Con il risultato di limitare la frenata annua media, dimezzandola rispetto ai mesi precedenti e portandola ai livelli più bassi da fine 2023.

Sempre di calo, tuttavia, trattasi. Con l'epicentro della crisi ancora una volta rappresentato dall'auto, giù del 37,5%, esito scontato del massiccio ricorso alla Cassa integrazione da parte di Stellantis. Nelle stime di Anfia in 11 mesi la produzione di vetture è stata pari a 295mila unità, in calo del 42%, del 50% a novembre. Per trovare numeri inferiori si deve tor-

nare quasi di mezzo secolo, all'anno 1956, quando si produssero 280mila vetture. Che tuttavia rappresentavano un balzo del 21% rispetto all'anno precedente.

Tra le centinaia di categorie analizzate dall'Istat, solo i fertilizzanti (-38%) fanno peggio dell'auto, anche se i dolori dell'industria vanno ben oltre. Con cali diffusi per acciaio o fonderie, mezzi agricoli e ingranaggi, calzature e prodotti in pelle. Male anche l'area dei macchinari, con alcune categorie di macchine utensili in discesa produttiva del 30%, quasi un terzo dei volumi in meno rispetto al 2023.

Se i dati di novembre non sono brillanti, hanno però almeno l'effetto di sfumare in parte il "rosso" del 2024, un calo che in 11 mesi ora è limitato al 3,2%, comunque peggio rispetto ai due punti di riduzione sperimentati nel 2023.

Tra le differenze, per la nostra manifattura, vi è oggi il freno aggiuntivo in arrivo dalla Germania, primo mercato di sbocco delle nostre merci che continua ad inviare segnali per lo più negativi.

Anche se la produzione di novembre rispetto al mese precedente è in crescita oltre le attese, su base annua c'è però un calo del 2,8%, così come in frenata nel dato tendenziale è l'export di Berlino. E in discesa sono anche le nostre vendite nel mercato tedesco: se i dati nazionali riservano una sorpresa positiva in-

vertendo il trend (+0,9%), va detto che in 11 mesi il calo verso Berlino vale tre miliardi (che si aggiungono ai 2,7 già persi nel 2023), con riduzioni diffuse a più settori.

A pesare nel rallentamento tedesco è anche il settore auto (non solo, perché la gelata colpisce soprattutto l'edilizia e il suo ampio indotto), che a dicembre in termini di produzione vanifica il ridotto progresso dei periodi precedenti. La caduta del mese (-10%) azzerava infatti la crescita produttiva 2024, con volumi che si attestano a 4,1 milioni di vetture, come nel 2023; si tratta comunque di 13 volte la produzione italiana.

Scorrendo la sequenza di indicatori, in Italia si trovano limitati spazi di conforto, anche in termini qualitativi. La fiducia delle imprese manifatturiere torna infatti a scendere a dicembre riportandosi sui minimi da 4 anni: solo nel periodo Covid, novembre del 2020, si trovano dati peggiori. Clima cupo indotto in particolare dalle prospettive di mercato, che restano deboli. Come testimoniato da quel 25% di aziende (anche in questo caso il top dal periodo Covid) che vede nella debolezza della domanda il principale ostacolo a produrre.

Momento delicato per l'industria anche sul fronte degli investimenti, che arretrano. Incertezza geopolitica, debolezza dei mercati, tassi di interesse ancora non rientrati dai picchi passati e impasse di Transizione 5.0 producono come risultato (società non finanziarie, investimenti fissi

lordi registrati dall'Istat) una discesa di oltre un punto nel terzo trimestre rispetto al periodo precedente, che diventa -3% nel confronto annuo: nel bilancio dei primi nove mesi la riduzione è del 2,2%.

Le nuove modifiche a Transizione 5.0 inserite nella Legge di bilancio potranno forse migliorare le prospettive nei prossimi mesi, anche se ad oggi il quadro resta desolante, con il portale Gse ad indicare 280 milioni di risorse prenotate e 5,9 miliardi ancora disponibili, per un utilizzo di crediti di imposta inferiore al 5% e

una scadenza che al momento resta fissata per fine 2025.

Impasse visibile nei numeri della meccanica strumentale, che per il 2024 vede proprio nel mercato interno la zavorra principale, un calo di oltre cinque miliardi nelle stime di Federmacchine, frenata del 17,4%. Consumo nazionale di impianti che scende così a 25,2 miliardi, tornando al di sotto dei livelli del 2019. Freno che va a ridimensionare le stime globali del settore, che se lo scorso giugno puntava a sfiorare i 55 miliardi di produzione, nelle indicazioni di fine

anno vede una discesa secca poco oltre quota 52, un calo vicino all'8%.

Discesa che se risparmia il comparto anticiclico per eccellenza, il packaging diretto ai settori Food e Farma (per Ucima il 2024 si chiude a +3,5% a 9,5 miliardi), va però a colpire in modo pesante l'area delle macchine utensili, che vede nell'auto uno dei principali mercati di sbocco. Per una produzione di robot che lo scorso anno ha fatto segnare un calo superiore all'11%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL CONTATORE DELLA CRISI**

I giorni di calo della produzione italiana su base tendenziale: dal 1 febbraio 2023 il momento di avvio della lunga sequenza di segni meno che da 22 mesi ormai caratterizza la nostra manifattura rispetto all'anno precedente. Lieve aumento a novembre 2024 su ottobre

**Secondo progresso mensile consecutivo, nel dato tendenziale è il calo più ridotto dal dicembre del 2023**

**Frenano pelle e calzature, macchine agricole e trasmissioni**  
Nei macchinari le cadute arrivano fino al 28%



**In affanno.** La manifattura italiana è in flessione dal febbraio del 2023



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Italia / Cronache

### Gelo sulla produzione dell'industria Imprese pessimiste

PAG. 7

# Gelo industria, sale il pessimismo

L'Istat: produzione in discesa dell'1,5% rispetto al 2023, timido +0,3% mensile

## Congiuntura

Indagine di Bankitalia: nel quarto trimestre 2024 torna a calare il giudizio delle imprese sulla situazione complessiva dell'economia italiana

**A** novembre l'indice destagionalizzato della produzione industriale registra un incremento congiunturale dello 0,3%, ma in termini tendenziali prosegue, per il ventiduesimo mese consecutivo, la lunga fase di contrazione dell'indice corretto per gli effetti di calendario. Lo sottolinea l'Istat secondo cui, al netto degli effetti di calendario, a novembre 2024 l'indice complessivo diminuisce in termini tendenziali dell'1,5%. Un andamento che suscita la preoccupazione dei sindacati e accende le critiche delle opposizioni e che si affianca alle preoccupazioni registrate da Bankitalia secondo cui, nel quarto trimestre del 2024, il giudizio delle imprese sulla situazione complessiva dell'economia tricolore è tornata a calare. Per gli analisti di Via Nazionale infatti nelle valutazioni delle imprese la domanda si è indebolita, in particolare quella proveniente dall'estero e quella rivolta al comparto dei servizi, mentre le prospettive sulle proprie condizioni operative a breve termine sono considerate complessivamente sfavorevoli. E su questa percezione incidono l'incertezza economico-politica e, in misura più contenuta, i timori sull'andamento dei prezzi delle materie prime energetiche e, specialmente tra le imprese esportatrici, sulle politiche circa gli

scambi commerciali internazionali. Più nel dettaglio le imprese prefigurano un'espansione degli investimenti nella prima metà del 2025, nonostante continuano a ritenere sfavorevoli le condizioni per investire. Le condizioni di accesso al credito sono valutate invariate e la posizione complessiva di liquidità è considerata ancora soddisfacente. La maggior parte delle imprese, circa il 70%, prevede di mantenere invariata la propria forza lavoro.

Male, come ormai noto, il settore auto. La produzione italiana nel suo insieme registra un calo del 28,5% rispetto a novembre 2023, mentre nei primi undici mesi del 2024 diminuisce del 21,7%. E secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione domestica delle sole auto a novembre 2024 ammonta a circa 23mila unità, in calo del 50,4% rispetto a novembre 2023. I dati Istat finiscono nel mirino della Cgil e delle opposizioni. «Siamo certi che nessun ministro, né tantomeno la presidente del Consiglio Giorgia Meloni, commenterà l'ennesimo calo della produzione industriale, che ormai va avanti ininterrottamente da febbraio 2023. Il Governo commenta, reinterpretandoli, solo i dati che aiutano a sostenere la falsa e ormai stanca narrazione di un Paese in crescita, con un ruolo internazionale mai visto», sottolinea Pino Gesmundo, segretario confederale della Cgil. Sulla stessa linea Antonio Misiani, responsabile Economia nella segreteria nazionale del Pd. «A novembre la produzione industriale è diminuita per il ventiduesimo mese consecutivo. Questa caduta ininterrotta avviene nell'indifferenza del governo, che a chiacchiere si proclama vicino alle imprese ma nei fatti sta abbandonando l'industria italiana al suo destino». Di «Caporetto

industriale» parla invece l'Unione consumatori, mentre il Codacons chiede al governo «di intervenire per invertire la rotta adottando misure davvero efficaci sul fronte della nostra economia».

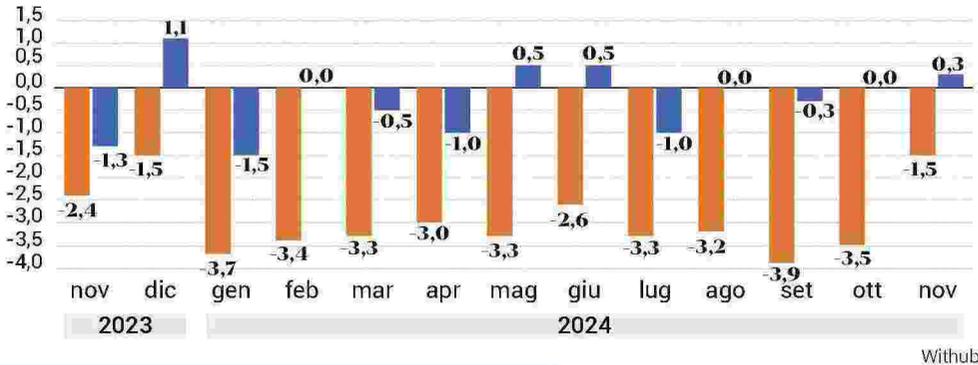


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# La produzione industriale

■ Var. % su anno precedente, dati corretti per gli effetti del calendario  
■ Variazione % rispetto al mese precedente, dati destagionalizzati



Withub

## Confindustria-Intesa Sp

### Altri 200 miliardi in 3 anni

«Il Pnrr di Intesa Sanpaolo per le imprese». Così Carlo Messina, Ceo di Intesa Sanpaolo, ha presentato il nuovo Accordo quadriennale con Confindustria: ulteriori 200 miliardi di euro entro il 2028 per «accompagnare il tessuto imprenditoriale del Paese nel realizzare obiettivi di crescita e competitività, investendo sul futuro e sulle sfide che ci attendono». Il programma congiunto prevede incentivi e fondi per Transizione 5.0 e A.I. «La crisi della produttività in atto impone di puntare al rilancio degli investimenti», ha ammesso il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## AUTOMOTIVE IN CRISI

# servirebbe una scossa

**Andrea Gaiardoni**

**D**'accordo, ogni sforzo dev'essere fatto per salvare il clima: nel migliore dei modi e nel più breve tempo possibile. Ma se ancora oggi, sei anni dopo il via libera al Green Deal (l'ambizioso progetto di transizione climatica che dovrebbe portare l'Ue a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050), nuvole sempre più nere si addensano sul futuro dell'industria, soprattutto quella automobilistica (uno dei pilastri portanti sia dell'Europa sia dell'Italia), vuol dire che probabilmente qualche correzione, magari soltanto temporale, andrà messa in atto. Un esempio su tutti: il regolamento approvato dal Parlamento dell'Unione europea prevede il divieto, per le case automobilistiche europee, di vendere auto alimentate con motori endotermici, vale a dire diesel e benzina, a partire dal 2035: in vendita, tra dieci anni, si troveranno soltanto auto elettriche, in grado di non produrre emissioni di Co2. Ma prima di arrivare a quel traguardo, piuttosto ravvicinato, ci sono comunque degli step da rispettare, dei "target intermedi" di tagli alle emissioni: del 15% per il periodo 2025-2029; del 55% per le auto nuove e del 50% per i furgoni nuovi per il periodo 2030-2034; del 100% a partire dal 1° gennaio 2035. Chi non li rispetta, sarà multato. Multe che, già quest'anno, ammontano a circa 16 miliardi di euro: una mazzata per un settore già in gravissima crisi, che comporterebbe un'ulteriore contrazione degli investimenti (e dell'occupazione, come vedremo più avanti). Infatti continua a crescere la schiera degli Stati membri, Italia, Germania e Francia su tutti, che chiedono a gran voce una "correzione di buon senso". L'aveva già anticipato l'ex presidente dell'Acea (Associazione europea dei costruttori di automobili), Luca De Meo: «Penso che nessun produttore, nel settore automobilistico, stia cercando di negare la necessità della decarbonizzazione. Non possiamo rifiutare il progresso. Il problema è il percorso e il modo per arrivarci. Ci arriviamo con il contributo

di tutti, non solo mettendo l'onere sulle case produttrici con multe e scadenze. In un sistema che funziona bene, pagare le sanzioni dovrebbe essere l'eccezione, non la norma. E attenersi alla rigidità legale potrebbe portare a danni potenzialmente irreversibili. Con le sanzioni l'Europa si spara sui piedi». Mentre, ancora lo scorso dicembre, il francese Stéphane Séjourné, vicepresidente esecutivo della Commissione europea e Commissario europeo per l'industria, aveva ammesso che quello delle multe era un nodo che in qualche modo doveva essere sciolto: «I target fissati non sono in discussione - aveva ribadito Séjourné - ma la questione delle multe deve essere risolta in modo pragmatico». La rimozione delle multe, o più probabilmente il loro differimento, è al momento l'ipotesi più probabile.

### ULTIMA CHIAMATA PER LA POLITICA

Il problema dunque è principalmente nelle mani della politica, che "da contratto" è chiamata a mettere in atto decisioni e azioni che riguardano il futuro di una comunità, piccola o grande che sia. Tenendo però sempre a mente la cornice del quadro: che il settore energetico negli ultimi anni è stato responsabile di circa il 75% delle emissioni di gas serra, vale a dire di quei gas che intrappolano il calore nell'atmosfera e che sempre più provocano il riscaldamento del pianeta, in particolar modo di anidride carbonica (Co2) come conseguenza dell'utilizzo di combustibili fossili: carbone, petrolio, gas. Quindi, se non vogliamo andare "a sbattere" come pianeta, (inondazioni sempre più frequenti e violente, cicloni, scioglimento dei ghiacciai, innalzamento dei mari, acidificazione degli oceani, disponibilità di acqua dolce, siccità, incendi) dovremo obbligatoriamente incrementare l'utilizzo di altri tipi di energia per alimentare le nostre industrie, le nostre automobili, le nostre città, così da riuscire a tenere in equilibrio le urgentissime esigenze della sopravvivenza della specie umana con la

tutela degli interessi economici, industriali e sociali. Lo scenario *Net zero emissions 2050* (Nze) prevede entro il 2030 una riduzione del 35%, rispetto ai livelli del 2022, delle emissioni globali di Co2 legate alla produzione di energia. E sono quattro le tappe fondamentali da raggiungere, sempre entro il 2030: triplicare la capacità globale di energia rinnovabile; raddoppiare il tasso annuale di miglioramento dell'efficienza energetica; aumentare la quota di veicoli elettrici nelle vendite di automobili a oltre il 65%; ridurre del 75% le emissioni di metano derivanti dalle attività di produzione di combustibili fossili. Dobbiamo inoltre tener presente che l'obiettivo di divenire climaticamente neutrali entro il 2050 non è un capriccio e soprattutto non è un'opinione: è invece un target giuridicamente vincolante per gli Stati membri, così definito dalla legge europea sul clima. Come dire: dall'obiettivo finale non si scappa e bisogna correre. La strada per raggiungerlo, invece, può essere ancora in parte corretta, a patto però che le modifiche non pregiudichino il risultato finale. Un'alchimia estremamente complessa da costruire, soprattutto per il settore automobilistico, che si trova a fare i conti con una crisi che non ha precedenti. Oltre al calo complessivo delle vendite per le auto di nuova immatricolazione (-1,9% a novembre 2024, trainate dalle pessime performance di Francia, con un calo del 12,7%, e dell'Italia, -10,8%), c'è da registrare il segno meno anche per le vendite di veicoli elettrici (in Germania e Francia, rispettivamente, diminuzioni del 21,8% e del 24,4%) e di auto ibride plug-in (il calo generale è dell'8,8%, con le punte del Belgio, -61%, e dell'Italia, -31%). Una *débâcle* che ha origini lontane e che può trovare una spiegazione nel "disordine" con cui è stata affrontata, sia da parte dei grandi produttori europei, che non hanno saputo valutare l'arrivo del ciclone e dunque sono stati un po' pigri nel programmare investimenti nei settori-chiave, sia della politica, che non è stata in grado di supportare il cambiamento con adeguate misure di sostegno al settore. Il risultato è che ora tutti sono costretti a "rincorrere" l'elettrico. E soprattutto la Cina, che è avanti anni luce sia nella produzione dei veicoli (soprattutto nel segmento A, quello delle *citycar*), sia nel reperimento di tutti quei materiali indispensabili per la loro realizzazione (cobalto, litio e manganese per le batterie, terre rare per i magneti), sia nel prezzo, grazie ai ricchissimi sussidi pubblici ricevuti. Al



punto che, nel tentativo di porre un argine a questo strapotere, lo scorso ottobre la Commissione europea (al pari di Stati Uniti e Canada) ha confermato l'introduzione di dazi all'importazione di auto elettriche prodotte in Cina. Secondo la Commissione, le sovvenzioni del governo cinese ai propri costruttori rappresentano una "minaccia di danno consistente" all'industria dell'Ue.

### RIFLESSI DRAMMATICI SULL'OCCUPAZIONE

La spirale di crisi nella quale sta scivolando l'industria automobilistica, che oggi vale circa l'8% del Pil dell'intera Unione Europea, ma che mostra enormi difficoltà nel mantenersi competitivo in un mercato sempre più orientato verso l'elettrificazione, si riflette, com'è naturale, anche sui livelli occupazionali. Sempre secondo i dati forniti dall'Associazione dei costruttori europei, sono circa 13 milioni i lavoratori attualmente occupati, direttamente o indirettamente, nel settore dell'*automotive*, pari al 7% di tutti i posti di lavoro dell'Ue. Circa 800mila nella sola Germania, dove il colosso Volkswagen (che possiede anche Audi, Škoda e Seat) ha raggiunto un accordo "lacrime e sangue" pochi giorni prima di Natale con il sindacato di categoria: non saranno chiuse le tre fabbriche, come ipotizzato in un primo momento, ma il prezzo da pagare sarà comunque altissimo: 35mila uscite entro il 2030 (tra scelte volontarie e pensionamenti non rimpiazzati, comunque il 29% del totale della forza lavoro), riduzione delle attività produttive in cinque impianti e spostamento in Messico della produzione della

STELLANTIS: JOHN ELKANN PRESENTA IL NUOVO RIVOLUZIONARIO MODELLO A ZERO EMISSIONI



Jeep, Opel, Peugeot, Chrysler), dall'efficacia del suo "Piano Italia" da poco presentato, che promette 2 miliardi di euro d'investimenti per il 2025 (senza chiedere soldi allo Stato) e la tutela dell'occupazione, con il rilancio degli stabilimenti di Mirafiori, Pomigliano, Melfi, Atessa e Cassino. «La mia ossessione è mantenere l'attività in Italia», ripete il responsabile Europa del gruppo, Jean-Philippe Imparato. Ma al momento sono soltanto parole, buone intenzioni. I sindacati, all'annuncio, hanno reagito con estrema prudenza.

## OK, IL PREZZO NON È GIUSTO

Bisogna però ricordare che il poderoso salto in avanti della tecnologia (dalle batterie ai software sempre più indispensabili e sofisticati per "governare" le auto), per non dire della qualità del design, ha fatto lievitare i prezzi delle automobili a livelli inimmaginabili, oltre la soglia del "lusso", sicuramente fuori mercato se rapportati alla stagnazione degli stipendi medi, soprattutto in Italia (per chi un lavoro ce l'ha, ricordiamolo sempre). Secondo un'analisi condotta da Jato Dynamics, il prezzo medio di un'auto nuova in Italia è passato da 37.045 euro nel 2019 a 43.871 euro nel 2024, a fronte di uno stipendio medio netto di 24mila euro. Due anni interi di stipendio per acquistare un'auto, nell'ipotesi irrealistica di non avere altre spese: negli anni '70 (il paragone è improprio ma significativo) con una simile proporzione

Golf tradizionale. Gli allarmi suonano forte ovunque (in Giappone è stata annunciata la fusione tra Nissan e Honda), e naturalmente anche in Italia. Una recente analisi commissionata dall'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) ha stimato che il perdurare della crisi produttiva potrebbe portare, nel 2025, alla perdita di 40mila posti di lavoro. Molto dipenderà da Stellantis (proprietaria di Fiat, Alfa Romeo, Maserati, Lancia,

si acquistavano due case. Il risultato è che si comprano sempre meno auto nuove. E anche auto usate, visto che tra dieci anni benzina e diesel saranno di fatto fuori mercato. Per avere un metro di paragone attuale: la nuova Byd Seagull, una citycar elettrica che sta scalando le classifiche di vendita in Cina (Byd auto è un produttore di Shenzhen che deve il nome all'acronimo inglese di *Build your dreams*, "costruisci i tuoi sogni"), considerato l'attuale tasso di cambio costa meno di 10mila euro. In Italia, tra le tasse, il dazio europeo del 15% e un costo di circa 2mila euro per l'importazione, la vettura potrebbe costare attorno ai 14mila euro. Il che la renderebbe comunque assai competitiva, visto che la "rivale elettrica" made in Europe potrebbe essere la nuova Renault Twingo, attesa per il 2026, ma con un prezzo, stando ai rumors e riferendosi al solo modello base, di poco inferiore ai ventimila euro. Alla luce di queste considerazioni è difficile continuare a sostenere che le difficoltà del settore *automotive* siano state innescate dalle politiche imposte dall'Unione europea. Secondo Michele Crisci, presidente dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (Unrae), «attribuire la crisi del settore automobilistico europeo al Green Deal è una narrazione fuorviante. Tra il 2000 e il 2021, cioè molto prima che il Green Deal potesse dispiegare i propri effetti, la produzione di autovetture nei 5 principali mercati europei è crollata da 15,4 milioni di unità a 9,2 milioni, mentre la produzione in Cina è passata da 2 a 26 milioni di unità. La verità è che l'Europa sta pagando il prezzo di politiche incoerenti e dell'assenza di una visione strategica per accompagnare una transizione sostenibile, definita dagli obiettivi, economicamente e socialmente responsabile». Dalle parole di Crisci traspare anche una critica al governo italiano: «A giugno i fondi del nuovo Ecobonus per le vetture elettriche sono andati esauriti in poche ore. Ad agosto il ministro Urso ha anticipato un piano triennale, ma a novembre ne ha annunciato la cessazione definitiva. Contestualmente, il governo ha cancellato l'80% del Fondo *automotive*, per poi promettere finanziamenti solo per sostenere l'offerta». Attualmente in Italia circolano 262mila auto elettriche (numero esiguo rispetto alle 4,3 milioni previste entro il 2030, con in più 2,3 milioni di ibride plug-in), con circa 60mila stazioni di rifornimento (colonnine) attive.

**Andrea Gaiardoni**

## 2024 World Battery & Energy Storage Industry Expo (WBE)

[VISITA IL SITO](#)

### **ANFIA: a dicembre tutti i comparti invertono la tendenza. Rialzo a tripla cifra per i bus**

(FERPRESS) – Torino, 15 GEN – Nel mese di dicembre tutti i comparti tornano ad avere segno positivo: gli autocarri e i veicoli trainati registrano una crescita più contenuta, mentre gli autobus chiudono l'anno con un rialzo a tripla cifra.

Analizzando nel dettaglio il mercato di dicembre 2024, nel mese sono stati rilasciati 1.896 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+1,1% rispetto a dicembre 2023) e 902 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+4,3%), suddivisi in 104 rimorchi (+11,8%) e 798 semirimorchi (+3,4%).

Nell'intero 2024 si contano 28.702 libretti di circolazione di nuovi autocarri, lo 0,6% in meno rispetto al 2023, e 13.513 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-13,1% rispetto a gennaio-dicembre 2023), così ripartiti: 1.376 rimorchi (+1,5%) e 12.137 semirimorchi (-14,5%).

Per gli autocarri, nel 2024, tre aree geografiche del Paese presentano una variazione negativa: -1,1% il Nord-Ovest, -1,6% le regioni del Centro e -4,6% l'area Sud e Isole; cresce invece del 4,6% il Nord-Est.

Per classi di peso, a gennaio-dicembre 2024 i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora la crescita più significativa (+105,2%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (+8,6%) e dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+0,6%). In calo, invece, i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-3,1%) e i veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (-1,7%).

Nel cumulato 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 2,9%, mentre i trattori stradali chiudono a -4%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i veicoli da cantiere (+18,1%), mentre i veicoli stradali chiudono in calo (-2,5%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nel 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,7% (1,9% a gennaio-dicembre 2023), per un totale di 499 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,3% nel 2023).

"I dati delle immatricolazioni del 2024 – in continuità, seppur con lievi cali, rispetto al 2023 – testimoniano la scarsa efficacia delle politiche pubbliche attualmente vigenti volte al rinnovo del parco circolante per l'autotrasporto – commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci.

Come ribadito in più occasioni da tutte le principali associazioni della filiera e del settore, affinché sia realizzato un vero svecchiamento delle flotte destinate al trasporto merci, con gli importanti benefici ambientali e di sicurezza a questo connessi, si rende necessario adottare una programmazione pluriennale di ampio respiro.

Questa dovrà essere fondata sul principio di neutralità tecnologica e votata quindi a valorizzare per ciascuna missione la tecnologia veicolare sostenibile più adatta, a partire dalle motorizzazioni di ultima generazione a gas naturale (compressa o liquefatta) e a diesel compatibili con i rispettivi biocarburanti – biometano e HVO.

In coerenza con tale approccio, si auspica anche la riconferma e il ripristino per il 2025 della misura di sostegno all'acquisto e al noleggio a lungo termine di veicoli commerciali a zero emissioni – c.d. Ecobonus – così come ad agevolazioni fiscali per investimenti in beni strumentali sostenibili, come ad esempio un credito d'imposta per i mezzi per il trasporto merci ad alimentazione alternativa”.

In riferimento ai veicoli trainati, nell'intero 2024 tutte le aree geografiche – tranne il Sud e Isole, che chiude a +1,5% – registrano una flessione: più contenuta nelle regioni del Centro (-7,4%), mentre calano a doppia cifra il Nord-Ovest (-20,7%) e il Nord-Est (-22,6%).

Le marche estere totalizzano 7.432 libretti di circolazione a gennaio-dicembre 2024 (-20,9%); variazione negativa, seppur più contenuta, anche per le marche nazionali (-1,2%), con 6.081 libretti.

“A dicembre 2024 si registra un incremento complessivo del 4,3% rispetto allo stesso mese del 2023, trainato principalmente dalla buona performance dei rimorchi, che segnano un +11,8%. I semirimorchi, invece, mostrano una crescita più contenuta (+3,4%) – afferma Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di [ANFIA](#).

Il recupero di fine anno, tuttavia, non basta ad evitare la chiusura in negativo del 2024 (-13,1% rispetto al 2023) a dimostrazione della continua difficoltà del settore.

Nel 2025, [ANFIA](#) continuerà ad impegnarsi per sostenere gli investimenti in innovazione e sostenibilità, favorendo il rinnovo del parco circolante attraverso incentivi mirati alla sostituzione dei veicoli più obsoleti, migliorando la sicurezza stradale e riducendo l'impatto ambientale. Ci auguriamo che il Governo intervenga, come annunciato, definendo nel prossimo provvedimento utile un fondo strutturale per l'autotrasporto, così come auspichiamo una rapida adozione del regolamento di attuazione per la libera circolazione dei veicoli a 18m”.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a dicembre 2024 937 nuove unità, con una crescita del 181,4% rispetto a dicembre 2023. Nel dodicesimo mese dell'anno tutti i comparti tornano ad avere segno positivo: crescono a tripla cifra gli autobus e midibus turistici (+255,6%), gli autobus adibiti al TPL (+198,4%) e i minibus (+147,2%), mentre il rialzo è a doppia cifra per gli scuolabus (+66,7%).

Nell'intero 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 6.594 (+26,7% rispetto a gennaio- dicembre 2023). Nel cumulo tutti i segmenti confermano la variazione positiva: +92,6% i minibus, +24,7% gli autobus e midibus turistici, +19% gli autobus adibiti al TPL e +8,6% gli scuolabus.

“È con soddisfazione che osserviamo la crescita significativa del segmento degli autobus e midibus urbani, con un incremento del 434,5% a dicembre e del 73,8% sull'intero anno – afferma Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di [ANFIA](#).

Anche il segmento dei minibus mostra una dinamica molto positiva, a testimonianza di una crescente domanda di soluzioni di trasporto pubblico adatte a contesti urbani specifici. Questi dati confermano la vitalità

del settore e il forte impegno delle aziende verso il rinnovamento delle flotte con mezzi più moderni e sostenibili, in linea con gli obiettivi di transizione ecologica.

Abbiamo accolto con favore la misura prevista dalla legge di bilancio che include le tecnologie ibride e diesel nel fondo rinnovo parco autobus, tuttavia è fondamentale continuare a sostenere gli investimenti in innovazione e sostenibilità, con particolare attenzione allo sviluppo di tecnologie a basse e zero emissioni”.

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 23,1% a gennaio-dicembre 2024 (contro il 17,3% del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 30,6% (21,5% a gennaio- dicembre 2023).

A livello territoriale, infine, nel 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Centro (+73%) e nel Sud e isole (+44,4%), mentre calano del 2,5% nel Nord-Ovest e dell'11,1% nel Nord-Est.

CONDIVIDERE:



**TTS ITALIA**  
NEWSLETTER  
TTS ITALIA  
NOVEMBRE/  
DICEMBRE 2024

**Digitizzazione e transizione ecologica per lo sviluppo di trasporto merci e logistica. Intervista a Giuseppina Della Pepa, Anita,**

**E ancora:**  
Istituzioni&Policy  
Prodotto del mese  
Novità da Soci ed Enti Locali  
Le attività di TTS Italia  
Opportunità in scadenza  
In agenda

**LOGIN**

Nome utente

Password

Ricordami

**LOG IN**

Password persa

**ARCHIVIO QUOTIDIANO DAYLETTER**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**FONDAZIONE FS ITALIANE**

## **Anfia: produzione automotive nei primi undici mesi del 2024 diminuisce del 21,7%**

(FERPRESS) – Torino, 15 GEN – A novembre 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme<sup>1</sup> registra un calo del 28,5% rispetto a novembre 2023, mentre nei primi undici mesi del 2024 diminuisce del 21,7%.

Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 37,5% a novembre 2024 e diminuisce del 28,2% nei primi undici mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 2,7%, nel mese e cresce del 7,8% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 21,3% a novembre e del 19,6% nel periodo gennaio-novembre 2024.

Secondo i dati preliminari di **ANFIA**, la produzione domestica delle sole autovetture a novembre 2024 ammonta a circa 23mila unità, in calo del 50,4% rispetto a novembre 2023. Nel cumulato degli undici mesi, invece, sono state prodotte oltre 295mila autovetture, in diminuzione del 42,3% su gennaio-novembre 2023.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a novembre 2024 rispetto ai livelli dell'undicesimo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, cala dell'1,5% a novembre e chiude a -3,2% i primi undici mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023.

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione lievemente positiva dello 0,3% ad ottobre 2024, ultimo dato disponibile (-0,3% sul mercato interno e +1,7% sui mercati esteri) e chiude i primi dieci mesi dell'anno a -3,4% (-3,8% il mercato interno e -2,5% i mercati esteri).

“Anche a novembre l'indice della produzione automotive italiana, a -28,5% conferma il trend negativo avviatosi a marzo 2024 – afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **ANFIA**.”

L'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene la flessione a doppia cifra a novembre (-37,5%) – complice il pesante calo, -50,4%, registrato, secondo i dati preliminari di **ANFIA** dalla produzione di autovetture – così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -21,3%.

Secondo le stime di **ANFIA**, i volumi della produzione domestica di autoveicoli per l'intero 2024 dovrebbero

attestarsi al di sotto delle 600mila unità.

Nella prospettiva di un 2025 ancora critico sia sul fronte del mercato che della produzione, l'auspicio – sulla base dei recenti annunci per i nuovi modelli in produzione negli impianti italiani – è che il 2026 possa ripartire con volumi produttivi almeno in linea con i livelli del 2022-23”.

A gennaio-settembre 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 13,6 miliardi di Euro, mentre l'import vale 27,1 miliardi di Euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,7%, seguiti da Germania (15,2%) e Francia (11,5%).

Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 18,7 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 5,1 miliardi di Euro.

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 20,7% ad ottobre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 24,5% e di una componente estera a -17%. Nei primi dieci mesi del 2024, il fatturato cala invece del 13,5% (-16,7% il fatturato interno e -10,4% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 19,8% ad ottobre (-33,7% la componente interna e -2,9% la componente estera). Nel periodo gennaio-ottobre 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 13,6%, con un calo del 23,4% della componente interna e dell'1,5% della componente estera.

CONDIVIDERE:



**TTS ITALIA**  
 NEWSLETTER  
 TTS ITALIA  
 NOVEMBRE / DICEMBRE 2024

**Digitalizzazione e transizione ecologica per lo sviluppo di trasporto merci e logistica. Intervista a Giuseppina Della Pepa, Anita,**

**E' ancora:**  
 Istituzioni & Policy  
 Prodotto del mese  
 Novità da Soci ed Enti Locali  
 Le attività di TTS Italia  
 Opportunità in scadenza  
 In agenda

**LOGIN**

Nome utente

Password

Ricordami

**LOG IN**

Password persa

**ARCHIVIO QUOTIDIANO DAYLETTER**



## Anfia, in Italia produzione di auto in calo anche a novembre (-28,5%)

condividi l'articolo



«Anche a novembre l'indice della produzione automotive italiana, secondo i dati Istat, a -28,5% conferma il trend negativo avviatosi a marzo 2024». Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia. Secondo i dati preliminari dell'Anfia, «l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene la flessione a doppia cifra a novembre (-37,5%) - spiega Giorda - complice il pesante calo (-50,4%), registrato, dalla produzione di autoveicoli, così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -21,3%. Secondo le stime dell'Anfia, i volumi della produzione domestica di autoveicoli per l'intero 2024 dovrebbero attestarsi al di sotto delle 600mila unità. Nella prospettiva di un 2025 ancora critico sia sul fronte del mercato che della produzione, l'auspicio - sulla base dei recenti annunci per i nuovi modelli in produzione negli impianti italiani - è che il 2026 possa ripartire con volumi produttivi almeno in linea con i livelli del 2022-23».

**Il comparto produttivo automotive** si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a novembre 2024 rispetto ai livelli dell'undicesimo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso<sup>4</sup>, infatti, cala dell'1,5% a novembre e chiude a -3,2% i primi undici mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione lievemente positiva dello 0,3% ad ottobre 2024, ultimo dato disponibile (-0,3% sul mercato interno e +1,7% sui mercati esteri) e chiude i primi dieci mesi dell'anno a -3,4% (-3,8% il mercato interno e -2,5% i mercati esteri). «Anche a novembre l'indice della produzione automotive italiana, a -28,5% conferma il trend negativo avviatosi a marzo 2024 - afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia.

### ECONOMIA



#### LO STOP

Usa vietano le smart car che contengono tecnologia cinese. La stretta scatterà dal 2027



#### BILANCIO POSITIVO

Skoda, numeri in crescendo: 926.600 veicoli consegnati nel 2024 (+6,9%), in Italia +13,25% le vendite

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

**L'indice della fabbricazione** di autoveicoli mantiene la flessione a doppia cifra a novembre (-37,5%) - complice il pesante calo, -50,4%, registrato, secondo i dati preliminari di **Anfia** dalla produzione di autovetture - così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -21,3%. Secondo le stime di **Anfia**, i volumi della produzione domestica di autoveicoli per l'intero 2024 dovrebbero attestarsi al di sotto delle 600mila unità. Nella prospettiva di un 2025 ancora critico sia sul fronte del mercato che della produzione, l'auspicio - sulla base dei recenti annunci per i nuovi modelli in produzione negli impianti italiani - e che il 2026 possa ripartire con volumi produttivi almeno in linea con i livelli del 2022-23».

condividi l'articolo



Mercoledì 15 Gennaio 2025 - Ultimo aggiornamento: 12:08 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

**ECONOMIA**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



**Anfia**, in Italia produzione di auto in calo anche a novembre (-28,5%)



Usa vietano le smart car che contengono tecnologia cinese. La stretta scatterà dal 2027



Skoda, numeri in crescendo: 926.600 veicoli consegnati nel 2024 (+6,9%), in Italia +13,25% le vendite

**MOTORSPORT**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



WEC, Valentino Rossi prosegue il suo impegno nell'Endurance con la BMW M4 GT3 del Team WRT



Dakar 2025, tappa ad Al-Attayah (Dacia) e primato a Al Rajhi (Toyota). Il rally si riapre a tre tappe dalla fine



Dakar 2025, dominio Ktm tra le moto con Benavides e Sanders. Classic, 4 equipaggi italiani nella Top 10, Traglio e Briani 2°

**DUE RUOTE**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Aprilia Tuareg Racing celebra dodici mesi di successi. Risultati positivi a due anni da avvio progetto "Back to Africa"



946 Snake, eleganza glaciale per il nuovo modello Vespa nell'anno del serpente



Ktm 790 Duke si rinnova tra tecnologia e design. Model Year 2025 della naked ha nuovo schermo TFT ed è Euro 5+

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

☰ 🔍 **24** **Economia** Industria

f X in ...

In evidenza Criptovalute Spread BTP-Bund FTSE-MIB Petrolio

24+

Abbonati

👤 Accedi

Pubblicità

24

I NOSTRI VIDEO



Agrigento Capitale Cultura, Albergoni "Un anno di grandi attività"



Agrigento Capitale Cultura, Micciché "Una grande opportunità"



Produzione industriale ancora in calo su base annua

Servizio



📊 I dati

# Produzione giù da 22 mesi ma mini recupero a novembre

L'auto (-37%) zavorra le medie, male robot e metallurgia. Segnali positivi per alimentari e farmaci. In 11 mesi calo complessivo del 3,2%

di Luca Orlando  
15 gennaio 2025



Loading...

▲ La manifattura italiana è in flessione dal febbraio del 2023 (Photo by BILL PUGLIANO / GETTY IMAGES NORTH AMERICA / Getty Images via AFP)

🔊 Ascolta la versione audio dell'articolo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

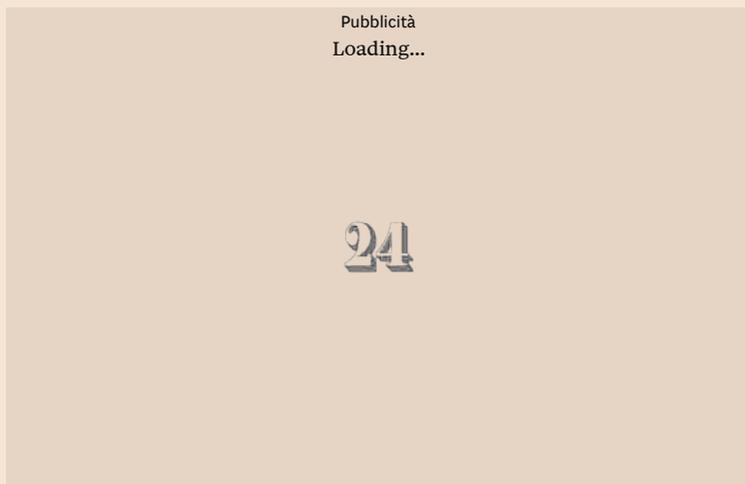
089849



🕒 4' di lettura

Qualche luce, molte ombre. Se da un lato i dati Istat di novembre presentano per la produzione industriale il secondo progresso mensile consecutivo, si conferma però il trend negativo nel dato annuo, ormai in discesa da 22 mesi consecutivi, 714 giorni, prendendo come riferimento l'inizio di febbraio del 2023.

Il mini-rimbalzo mensile, una crescita dello 0,3% che in realtà scende ad un solo decimale per la manifattura, si confronta infatti con un calo annuo dell'1,5%, in cui i punti di caduta principali sono nell'area dei mezzi di trasporto (-13,8%) e dei macchinari (-6,2%).



Rispetto ai mesi precedenti tra i settori c'è tuttavia qualche segnale di recupero in più, visibile ad esempio tra alimentari e farmaceutica, mobili e piastrelle, navi ed aerei (entrambi in crescita a doppia cifra), elettronica e carta. Con il risultato di limitare la frenata annua media, dimezzandola rispetto ai mesi precedenti e portandola ai livelli più bassi da fine 2023.

Sempre di calo, tuttavia, trattasi. Con l'epicentro della crisi ancora una volta rappresentato dall'auto, giù del 37,5%, esito scontato del massiccio ricorso alla Cassa integrazione da parte di Stellantis. Nelle stime di [Anfia](#) in 11 mesi la produzione di vetture è stata pari a 295mila unità, in calo del 42%, del 50% a novembre. Per trovare numeri inferiori si deve tornare quasi di mezzo secolo, al lontano 1956, quando si produssero 28omila vetture. Che tuttavia rappresentavano un balzo del 21% rispetto all'anno precedente.

**ABBONAMENTO II**

Sole 24 Ore con 25% di sconto

Scopri di più →

**Podcast Market Mover**

L'andamento dei listini, le storie societarie del momento e i protagonisti dell'attualità finanziaria   
 Scopri di più →

Tra le centinaia di categorie analizzate dall'Istat, solo i fertilizzanti (-38%) fanno peggio dell'auto, anche se i dolori dell'industria vanne ben oltre.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Con cali diffusi per acciaio o fonderie, mezzi agricoli e ingranaggi, calzature e prodotti in pelle. Male anche l'area dei macchinari, con alcune categorie di macchine utensili in discesa produttiva del 30%, quasi un terzo dei volumi in meno rispetto al 2023.

Se i dati di novembre non sono brillanti, hanno però almeno l'effetto di sfumare in parte il "rosso" del 2024, un calo che in 11 mesi ora è limato al 3,2%, comunque peggio rispetto ai due punti di riduzione sperimentati nel 2023.

Tra le differenze, per la nostra manifattura, vi è oggi il freno aggiuntivo in arrivo dalla Germania, primo mercato di sbocco delle nostre merci che continua ad inviare segnali per lo più negativi.

Anche se la produzione di novembre rispetto al mese precedente è in crescita oltre le attese, su base annua c'è però un calo del 2,8%, così come in frenata nel dato tendenziale è l'export di Berlino. E in discesa sono anche le nostre vendite nel mercato tedesco: se i dati nazionali del made in Italy a novembre hanno riservato una sorpresa positiva invertendo il trend (+0,9%), va detto che in 11 mesi il calo verso Berlino vale tre miliardi (che si aggiungono ai 2,7 già persi nel 2023), con riduzioni diffuse a più settori.

A pesare nel rallentamento tedesco è anche il settore auto (non solo, perché la gelata colpisce soprattutto l'edilizia e il suo ampio indotto), che a dicembre in termini di produzione vanifica il ridotto progresso dei periodi precedenti. La caduta del mese (-10%) azzerava infatti la crescita produttiva 2024, con volumi che si attestano a 4,1 milioni di vetture, come nel 2023: si tratta comunque di 13 volte la produzione italiana.

Scorrendo la sequenza di indicatori, in Italia si trovano limitati spazi di conforto, anche in termini qualitativi. La fiducia delle imprese manifatturiere torna infatti a scendere a dicembre riportandosi sui minimi da 4 anni: solo nel periodo Covid, novembre del 2020, si trovano dati peggiori. Clima cupo indotto in particolare dalle prospettive di mercato, che restano deboli. Come testimoniato da quel 25% di aziende (anche in questo caso il top dal periodo Covid) che vede nella debolezza della domanda il principale ostacolo a produrre.

Momento delicato per l'industria anche sul fronte degli investimenti, che arretrano. Incertezza geopolitica, debolezza dei mercati, tassi di interesse ancora non rientrati dai picchi passati e impasse di Transizione 5.0 producono come risultato (società non finanziarie, investimenti fissi lordi registrati dall'Istat) una discesa di oltre un punto nel terzo trimestre rispetto al periodo precedente, che diventa -3% nel confronto annuo: nel bilancio dei primi nove mesi la riduzione è del 2,2%.

Le nuove modifiche a Transizione 5.0 inserite nella Legge di bilancio

potranno forse migliorare le prospettive nei prossimi mesi, anche se ad oggi il quadro resta desolante, con il portale Gse ad indicare 280 milioni di risorse prenotate e 5,9 miliardi ancora disponibili, per un utilizzo di crediti di imposta inferiore al 5% e una scadenza che al momento resta fissata per fine 2025.

Impasse visibile nei numeri della meccanica strumentale, che per il 2024 vede proprio nel mercato interno la zavorra principale, un calo di oltre cinque miliardi nelle stime di Federmacchine, frenata del 17,4%. Consumo nazionale di impianti che scende così a 25,2 miliardi, tornando al di sotto dei livelli del 2019. Freno che va a ridimensionare le stime globali del settore, che se lo scorso giugno puntava a sfiorare i 55 miliardi di produzione, nelle indicazioni di fine anno vede una discesa secca poco oltre quota 52, un calo vicino all'8%.

Discesa che se risparmia il comparto anticiclico per eccellenza, il packaging diretto ai settori Food e Farma (per Ucima il 2024 si chiude a +3,5% a 9,5 miliardi), va però a colpire in modo pesante l'area delle macchine utensili, che vede nell'auto uno dei principali mercati di sbocco. Per una produzione di robot che lo scorso anno ha fatto segnare un calo superiore all'11%.

Riproduzione riservata ©

---

**ARGOMENTI** [calo](#) [ISTAT](#) [Berlino](#) [Germania](#) [Italia](#)

---

**Luca Orlando**  
inviato-caporedattore

34

[X @lucaorlando66](#)

Espandi ▾

Loading...

## Brand connect

Loading...

## I prossimi eventi

[Tutti gli eventi →](#)

## Newsletter

Notizie e approfondimenti sugli avvenimenti politici, economici e finanziari.

[Iscriviti](#)

Mobilità  
.NEWSPRESS  
AGENCY

## Recupero a dicembre per il mercato dei veicoli commerciali Tuttavia il 2024 si chiude con numeri negativi e il settore chiede interventi strutturali per il rinnovo delle flotte

## Provate per voi

 **Tesla Model Y: un suv che coniuga un design moderno e performance elevate**

Scopriamo insieme le caratteristiche del veicolo elettrico più venduto al mondo nel 2023

 18/12/2024 10:24

## Più lette

A dicembre 2024 tutti i comparti dei veicoli commerciali hanno registrato un incremento, con gli autobus in forte crescita (+181,4%) e autocarri e rimorchi in aumento più contenuto (+1,1% e +4,3%, rispettivamente). Tuttavia i bilanci annuali mostrano performance negative: gli autocarri segnano un -0,6%, mentre i veicoli trainati scendono del -13,1%.

Il settore degli autobus ha visto la performance più positiva, con un rialzo complessivo del 26,7% per l'anno e un boom a dicembre, segnalando un forte interesse per il trasporto pubblico sostenibile. La domanda di soluzioni moderne e ecologiche per il trasporto urbano è in crescita, evidenziando una preferenza per autobus e midibus più efficienti.

Dal punto di vista geografico il Nord-Est ha mostrato una crescita del 4,6% nelle immatricolazioni di autocarri, mentre il resto del Paese ha visto una flessione. Le categorie più leggere (tra 3,5 e 5 tonnellate) hanno segnato l'incremento maggiore (+105,2%), mentre i veicoli pesanti hanno avuto cali più contenuti (-1,7%).

Nel segmento delle alimentazioni i veicoli a gas hanno rappresentato l'1,7% del totale, mentre quelli elettrici e ibridi sono scesi allo 0,8%. **Luca Sra**, delegato **Anfia** per il trasporto merci, ha

 **Trenitalia France: ad aprile riparte il treno Milano-Parigi**

Riapertura a marzo del tunnel ferroviario Frejus

 10/01/2025 07:58

 **Flixbus: sospesi i due autisti dopo l'incidente con il passeggero fatto scendere a**

sottolineato la necessità di politiche pubbliche a lungo termine basate sulla neutralità tecnologica, per favorire l'adozione di soluzioni sostenibili.

Anche **Massimo Menci**, presidente della sezione rimorchi, ha rilevato che nonostante un piccolo segno positivo a dicembre, il calo annuale del -13,1% conferma le difficoltà del settore. A suo parere servono incentivi mirati per sostenere l'innovazione e il rinnovo delle flotte. **Andrea Rampini**, presidente della sezione autobus, ha evidenziato la forte crescita del segmento degli autobus, con un aumento annuo del 73,8% e un'impennata a dicembre (+434,5%). Nonostante i progressi, ha ribadito la necessità di continuare a investire in tecnologie ecologiche per una transizione più rapida.

In sintesi mentre il 2024 ha visto una ripresa a fine anno, il mercato dei veicoli commerciali continua a richiedere misure concrete e durature per favorire il rinnovo delle flotte e una transizione verso un trasporto più sostenibile.

Torino, TO, Italia  
 15/01/2025 16:29  
 Gig  
 Mobilita.news

## Suggerite

### Cirelli Motor Company e Point S Italia: insieme per l'assistenza stradale

Alta qualità e soluzioni sostenibili a tutti i clienti

15/01/2025 16:30

Cirelli Motor Company ha annunciato una collaborazione con Point S Italia, attiva nel settore assistenza automobilistica e manutenzione pneumatici, che mira ad offrire un'esperienza di guida sicura e senza... segue

### Cina respinge il nuovo divieto statunitense sui veicoli intelligenti

Mossa protezionistica, verranno adottate misure di tutela

15/01/2025 16:30

La Cina sta esprimendo forte opposizione a un recente provvedimento degli Stati Uniti che vieta l'utilizzo di tecnologie cinesi nei veicoli intelligenti in vendita sul mercato americano. Il provvedimento,... segue

### Automobilista in retromarcia sull'A19

Intervento della Polizia Stradale e denuncia per guida

## Bologna

L'azienda si scusa, ma il ragazzo chiede misure più incisive

10/01/2025 15:17

Neste porta il diesel rinnovabile in Italia: un nuovo passo verso la decarbonizzazione dei trasporti

L'azienda finlandese avvia una collaborazione con Firmin per la distribuzione

09/01/2025 13:50

## Eventi

## Mobilità .NEWS

Agenzia di stampa registrata presso il registro della stampa del tribunale di Roma con il numero 84/2020

Direttore responsabile: Natale Brunetto  
 Direttore editoriale: Paolo Di Prima  
 Casa editrice: Datastudio S.r.l.s.  
 Sede legale: Via Salaria, 825 00138 Roma  
 Partita IVA: IT15804341004

© Mobilita.news  
 Tutti i diritti riservati

Agenzia

Contattaci

Lavora con noi

Abbonati

Privacy

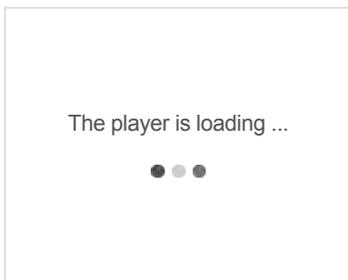
Condizioni d'uso

Feed RSS

Tutte le notizie



Podcast K44



Cronaca



Polizia Locale denuncia un camionista polacco con targhe false  
La Polizia Locale Reno Galliera ha scoperto a Bologna un autoarticolato polacco che viaggiava con targhe false, applicate su quelle originali per evitare sanzioni. L'autista è stato denunciato.

## Il 2024 è stato un anno difficile per i semirimorchi italiani

Mercoledì, 15 Gennaio 2025 12:18

di Redazione



Il mercato dei semirimorchi in Italia ha affrontato un 2024 complesso, segnato da una **netta**

**contrazione delle immatricolazioni.** Secondo i dati dell'Anfia, questo settore ha registrato un calo complessivo del 13% rispetto al 2023, chiudendo con 13.512 unità vendute. Questa dinamica ha evidenziato una maggiore resilienza da parte dei costruttori italiani, in grado di contenere le perdite, rispetto ai concorrenti stranieri che hanno subito un calo più marcato.

La diminuzione delle immatricolazioni, pari a 2.040 unità in meno rispetto al 2023, riflette una domanda in calo in un contesto globale caratterizzato da instabilità geopolitiche ed economiche. **I produttori stranieri hanno subito il colpo più duro**, con una flessione del 21%, passando da 9.399 a 7.432 unità vendute. Al contrario, i costruttori italiani hanno mostrato una relativa stabilità, con un calo contenuto all'1,2%, raggiungendo 6.080 immatricolazioni rispetto alle 6.151 dell'anno precedente. I dati storici offrono ulteriori spunti di analisi. Dal 2020 al 2022 il settore aveva mostrato segnali di crescita, culminati in un aumento del 23% nel 2021 con 15.124 immatricolazioni. Tuttavia, il 2023 aveva già evidenziato segnali di rallentamento, con un calo dell'8%, preludio alle difficoltà affrontate nel 2024.

cerca



Videocast K44

## Normativa

[Come prevenire sanzioni relative alla Legge 141/2024](#)

[Nuovo Codice della Strada, respinti gli emendamenti per l'autotrasporto](#)

[La Cassazione condiziona il riposo dell'autista all'interruzione del lavoro](#)

[Sentenza a Livorno sui costi di stoccaggio di container in porto](#)

[Pubblicato Decreto sullo scambio d'informazioni su infrazioni camion](#)

## Mare



[Aumenta il numero dei casi di abbandono dell'equipaggio delle navi](#)

Secondo le rilevazioni dell'Imo, nel 2024 sono notevolmente aumentati i casi in cui l'armatore ha abbandonato in qualche porto l'equipaggio delle proprie navi. L'organizzazione ha registrato oltre trecento eventi di questo tipo.

## Autotrasporto



[Girteka amplia l'attività d'intermediazione nell'autotrasporto](#)

All'inizio del 2025 la società di autotrasporto lituana Girteka ha annunciato l'espansione delle attività d'intermediazione nell'autotrasporto e l'apertura di una filiale in Polonia per potenziare la rete europea.

Tra i produttori, **Schmitz continua a dominare il mercato**, pur subendo un calo significativo del 25,1% (1.821 unità vendute rispetto alle 2.428 del 2023). Segue Kögel, che limita le perdite al 5,8%, con 1.548 immatricolazioni. Menci, terzo in classifica, registra un calo dell'8%, ma consolida la sua posizione grazie a una quota di mercato stabile. Un dato interessante emerge dall'avanzata di Tecnokar, che cresce del 7% e conquista il quarto posto con 1.071 unità vendute. Krone, invece, scivola al quinto posto con un calo del 30%, attestandosi a 888 immatricolazioni.

**Tra i marchi italiani**, Viberti e Omar si distinguono per una capacità di adattamento superiore alla media. Nonostante una perdita del 23,2%, Viberti mantiene il sesto posto. Al contrario, Ccfc entra per la prima volta tra i primi dieci grazie a una crescita straordinaria dell'82,4% (228 immatricolazioni), segno che l'innovazione e una strategia mirata possono fare la differenza anche in un contesto difficile.

Il mercato italiano dei semirimorchi continua a essere **influenzato da fattori esterni**, come l'aumento dei costi delle materie prime, le difficoltà logistiche e l'incertezza economica globale. Questi elementi hanno un impatto diretto sulle decisioni di investimento delle aziende, rendendo difficile prevedere una ripresa a breve termine. I produttori dovranno affrontare sfide significative, tra cui la necessità di diversificare le linee di prodotto e adattarsi alle nuove esigenze di sostenibilità e digitalizzazione.

Massimiliano Barberis



© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio  
Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

*Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)*



*Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di*

*TrasportoEuropa? **Iscriviti alla nostra Newsletter** con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!*

[« Articolo precedente](#)

### ARTICOLI CORRELATI



**Prosegue la crisi dei rimorchi a novembre 2024**



## Aereo



[Il cargo aereo ha chiuso il 2024 con una minor crescita di volumi e tariffe](#)

Il trasporto aereo globale delle merci ha finito il 2024 con un rallentamento della crescita di volumi e tariffe, che mostrano rispettivamente un incremento del 6% e del 7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

## Ferrovia



[Sogedim rassicura sulla rotta ferroviaria tra Cina ed Europa](#)

Dopo l'ampliamento delle restrizioni russe verso le merci dirette in Europa, Sogedim rassicura che il trasporto ferroviario di container tra Asia ed Europa che transita in Russia è tornato alla normalità.



**A ottobre 2024  
quarto calo  
consecutivo dei  
rimorchi**



**Nuovo  
semirimorchio per  
container cisterna di  
D-Tec**



**Prosegue senza  
sosta la flessione del  
mercato italiano dei  
semirimorchi**



**Chereau e Bpw  
presentano i nuovi  
semirimorchi smart**



**Estate 2024 nera per  
il mercato italiano  
dei rimorchi**



**K44 video | novità di  
Kässbohrer allo IAA  
2024**



**Controllo completo  
dei semirimorchi  
frigo con Trailer  
Assist Premium**



**I rimorchi italiani  
crescono a giugno  
2024**



**Multitrax porta in  
Italia nuovi  
semirimorchi  
intermodali di  
Kraker**



**Alleanza tra Krone e  
Realtrailer per  
logistica ricambi in  
Italia**



**I rimorchi italiani  
soffrono anche a  
maggio 2024**



**Schmitz Cargobull EcoDuo svela un doppio semirimorchio da 31,5 metri**



**Schmitz Cargobull anticipa le novità dello IAA 2024**



**Il Gruppo Santi presenta la nuova cisterna autoportante per alimentari**

## CONTENUTI SPONSORIZZATI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Categoria news: · CONTENUTO SPONSORIZZATO ITA



## ANFIA \* VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI – 2024: «IL MERCATO CHIUDE CON 198MILA IMMATRICOLAZIONI, +0,9% RISPETTO AL 2023»

[E-mail](#) [Stampa](#)[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#)

15.06 - giovedì 16 gennaio 2025

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) –  
///

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il 2024 con oltre 198mila veicoli commerciali immatricolati, +0,9% rispetto al 2023, quando i volumi non raggiungevano di poco le 197mila unità.

Nell'anno, il mercato degli autocarri pesanti conta 28.702 immatricolazioni, in leggero calo dello 0,6% rispetto al 2023. Ottobre e novembre registrano un trend negativo, con dicembre che riesce invece a chiudere in positivo.

Il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg, che aveva chiuso positivamente nel 2022 (+11% sul 2021), ha registrato un calo per il secondo anno consecutivo, passando dal -7,8% del 2023 al ben peggiore -13,1% del 2024.

Per quanto riguarda il comparto degli autobus >3,5 tonnellate, che continua a beneficiare dei fondi per il trasporto pubblico, si registrano volumi in crescita, con un 27% rispetto al 2023, trainato da un dicembre da record: 937 immatricolazioni con un +181,4%, portando il bilancio del 2024 a 6.594 unità immatricolate.

CERCA NEL SITO

Cerca ...

A2Z Autostrada del Brennero SpA  
Brennerautobahn AGInfo viabilità  
previsioni traffico  
e webcam 24/7

CLICCA QUI

NEW

A22 SU TELEGRAM

Scegli le informazioni che vuoi ricevere  
e viaggia senza pensieri

Telegram @autostradaA22Bot

Più serenità in viaggio

TRENINO

IL MART. DIVERSO  
OGNI VOLTA CHE TORNI.VIA VITTORIO VENETO 152 - TRENTO  
MYNOS.IT - 349.1234765



IMPRESSE & MERCATI ▾ CARRIERE ▾ CULTURE ▾ INCENTIVI ▾ FUTURA ▾ CRONACHE ▾ RUBRICHE ▾

ALTRE SEZIONI ▾

Home > Approfondimenti > Sud in ripresa, c'è un nuovo studio: Crescita del Pil superiore per...

Approfondimenti

# Sud in ripresa, c'è un nuovo studio: Crescita del Pil superiore per la prima volta a quella del Centro-Nord

ildenaro.it 16 Gennaio 2025

6



**L'economia italiana, la terza dell'Unione Europea per PIL dopo Germania e Francia, ha mostrato stagnazione negli ultimi tre decenni**, ampliando il divario con i partner europei più performanti, mantenendo però un vantaggio sulla Spagna. Dal 1995 al 2023, la crescita economica è stata limitata, con un'accelerazione del divario tra il 2010 e il 2020. Tuttavia, dal 2019 al 2023, è **l'unico Paese a registrare una crescita superiore all'1%, battendo Francia (+0,6%), Germania (+0,1%) e Spagna (-0,9%), evidenziando un potenziale miglioramento**. Queste tra le conclusioni del report **"L'economia in Italia: performance e previsioni macroeconomiche"** a cura di Francesco Baldi, Docente dell'International Master in Finance di Rome Business School; Massimiliano Parco, Economista, Centro Europa Ricerche e Valerio Mancini, Direttore del Centro di Ricerca



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Divulgativo di Rome Business School.

**Un segnale positivo arriva dal Mezzogiorno**, che, a differenza di altri periodi storici, supera il **Centro-Nord nella crescita del PIL a prezzi costanti tra il 2019 e il 2023**. Secondo le stime Svimez, il PIL del Mezzogiorno è cresciuto del 3,7% rispetto al 2019, contro il +3,4% del Centro-Nord. **Tra le regioni, spicca la Puglia, con un incremento del PIL reale dell'8,1%**, il maggiore tra tutte le regioni italiane. Notevoli anche gli aumenti di Campania (+4,9%), Sicilia (+4,3%) e Molise (+3,1%), **mentre la Basilicata è l'unica regione del Sud a segnare un decremento**, pari al -5,7%.

#### Andamento economico dell'Italia e previsioni per il futuro

Nel 2023, l'Italia ha generato un PIL di 1.917 miliardi di euro, superando la Spagna di 604 miliardi, ma con un divario di 648 miliardi rispetto alla Francia e **oltre 1.600 miliardi rispetto alla Germania**. In particolare, il gap con la Germania si è ampliato tra il 2010 e il 2020, mentre l'Italia ha mantenuto un avanzo rispetto alla Spagna. **Tra il 2011 e il 2019, l'Italia ha registrato una crescita media annua nulla**, mentre Francia, Germania e Spagna hanno segnato variazioni in aumento. Tuttavia, **dal 2019 al 2023, l'Italia è l'unico Paese a registrare una crescita media annua superiore all'1%**, battendo Francia (+0,6%), Germania (+0,1%) e Spagna (-0,9%). "Nonostante il debito pubblico elevato e alcune rigidità strutturali che continuano a limitare il potenziale di crescita, l'Italia sembra aver intrapreso un percorso di maggiore stabilità, riuscendo a ridurre, almeno in parte, le distanze con i principali partner europei", afferma Francesco Baldi.

#### Produzione, consumi e spesa pubblica

Le previsioni per l'Italia nel quadriennio 2024-2027 indicano una crescita moderata del PIL. Per il 2024, ad eccezione della Commissione Europea, i previsori concordano su un aumento dello 0,5%. Per gli anni a venire, la Commissione Europea prevede una crescita dell'1% nel 2025 e dell'1,2% nel 2026. Banca d'Italia e Istat stimano una crescita dello 0,8% per il 2025, mentre CER prevede lo 0,6%. **Per il 2027, la visione più ottimistica è data dalla Banca d'Italia con una crescita del PIL rispetto al 2023 pari al 3,3%, mentre per Centro Europa Ricerche e Prometeia la crescita si fermerebbe rispettivamente al 2,8 e 2,3%.**

Guardando invece ai consumi delle famiglie e delle istituzioni sociali senza scopo di lucro, si evidenzia un calo drastico nel I trimestre 2020, scendendo sotto i 250 miliardi di euro e raggiungendo poco più di 220 miliardi nel II trimestre 2020, con una **diminuzione del 18,2% rispetto al II trimestre 2019**. Il dato riflette le restrizioni legate alla pandemia, il calo della mobilità e l'incertezza economica. Dopo un graduale recupero, i consumi hanno superato i livelli pre-pandemici nel III trimestre 2022. **Il recente biennio 2023-2024 ha registrato una discreta stabilità, portando i consumi delle famiglie nel III trimestre 2024 oltre i 275 miliardi di euro**, punto di massimo della serie storica. In termini di dinamica, infatti, nel III trimestre 2024 i consumi finali delle famiglie e delle ISP hanno registrato un incremento dell'1,7% rispetto al I trimestre 2019.

Infine, **la spesa pubblica ha raggiunto 91,4 miliardi di euro, segnando un incremento del 5,8%** rispetto al I trimestre 2019, riprendendosi da post-pandemia. L'Italia quindi si trova di fronte a un bivio: "da un lato, i fondi del PNRR offrono un'opportunità unica per trasformare il tessuto economico e infrastrutturale del paese; dall'altro, **permangono rischi legati a inefficienze amministrative, ritardi nell'attuazione dei progetti e rigidità strutturali che potrebbero ostacolare il pieno sfruttamento delle risorse disponibili**", afferma Massimiliano Parco.

#### Investimenti e scambi con l'estero

Dopo lo shock pandemico, gli investimenti fissi lordi in Italia hanno registrato una crescita significativa, **passando da 81,5 miliardi di euro nel I trimestre 2019 a oltre 107 miliardi nel III trimestre 2024, con un incremento del 31,6%**. Il picco è stato raggiunto nel IV trimestre 2024, superando i 110 miliardi, seguito da una lieve flessione negli ultimi trimestri dello stesso anno. Non

Ricevi notizie ogni giorno

solo, guardando agli scambi con l'estero, l'economia italiana ha mantenuto un saldo commerciale positivo, con **le importazioni di beni e servizi aumentate del 12,1%, da una media trimestrale di 120,3 miliardi di euro nel 2019 a 134,8 miliardi nel 2024**. Le esportazioni, invece, sono incrementate in misura inferiore, +9,2%, passando da 139,2 a 152 miliardi di euro nella media dei primi tre trimestri del 2024. Tale dinamica ha inficiato negativamente sul saldo di parte corrente, passato nella media trimestrale da 18,9 a 17,2 miliardi di euro.

L'Italia, infatti, presenta un **costante surplus commerciale dal lato dei beni, mentre dal lato dei servizi il valore delle importazioni dall'estero ha superato nella maggior parte dei trimestri il valore delle esportazioni**. Più nello specifico, il valore medio delle esportazioni di merci dell'Italia nei primi tre trimestri 2024 si è attestato a 120 miliardi di euro, in aumento del 6,9% rispetto alla media trimestrale pre-pandemica. **Le esportazioni di servizi, invece, sono incrementate maggiormente in volume (+20,3% media dei tre trimestri 2024 rispetto alla media 2019)**, seppur il valore si attesti a 33 miliardi di euro.

#### L'impatto della transizione energetica e digitale sull'economia italiana

La transizione energetica in Italia, guidata dalla Strategia Energetica Nazionale (SEN) e dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), mira entro il 2030 a raggiungere il 30% di energia rinnovabile sul consumo totale e a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> del 33% rispetto al 2005. **Nel 2024, la produzione di veicoli elettrici è aumentata del 40% rispetto al 2022, con un incremento del 25% delle infrastrutture di ricarica** (ANFIA, 2024). Il PNRR ha stanziato oltre **59 miliardi di euro** per la transizione ecologica, con un focus sul Mezzogiorno, dove il 60% dell'energia potrebbe derivare da fonti rinnovabili entro il 2030. Secondo l'Istituto per l'Energia e l'Ambiente, i progetti svolti grazie al PNRR potrebbero **incrementare il PIL regionale del 5% e creare oltre 200.000 nuovi posti di lavoro** entro il 2030. Infine, il risparmio derivante dalla riduzione delle importazioni di combustibili fossili potrebbe raggiungere **20 miliardi di euro annui** entro il 2030.

Sul fronte della transizione digitale, secondo l'ultimo rapporto Digital Economy and Society Index, **l'Italia si colloca al 18° posto in Europa, sottolineando la necessità di accelerare l'adozione tecnologica**, specialmente nelle PMI, che rappresentano il 99% del tessuto imprenditoriale italiano. Anche se queste stanno gradualmente integrando tecnologie avanzate come sistemi gestionali basati su cloud e strumenti di analisi dei dati, **solo il 35% utilizza tecnologie avanzate, limitando la competitività del paese nel mercato globale** (Unioncamere, 2024). Infine, nonostante il ritardo rispetto ad altri paesi europei, più nello specifico, la **manifattura avanzata**, in particolare nel Nord Italia, ha implementato soluzioni digitali che hanno **aumentato la produttività del 20%** dal 2020, grazie all'utilizzo di sistemi automatizzati e robot collaborativi. Secondo un rapporto di Confindustria (2024), l'adozione di tecnologie come il digital twin ha ridotto i tempi di sviluppo prodotto del 30%. Anche **l'agricoltura di precisione** vede diversi progressi: **ha ridotto del 30% gli sprechi idrici e fertilizzanti grazie all'utilizzo di sensori IoT e droni**. Questa innovazione ha aumentato la resa delle colture del 15% in regioni come Emilia-Romagna e Veneto (Coldiretti, 2024).

#### Il ruolo del commercio internazionale nell'economia italiana

La pandemia da COVID-19 ha accelerato la regionalizzazione delle catene di approvvigionamento, ma l'export italiano ha mostrato resilienza, **crescendo del 12% nel 2023 rispetto al 2019** (ISTAT, 2024). Settori chiave come **la meccanica di precisione e la chimica hanno registrato incrementi rispettivamente del 15% e del 10%, trainati da innovazione tecnologica e automazione**.

**I mercati emergenti offrono opportunità cruciali:** le esportazioni italiane verso l'Africa subsahariana sono cresciute del 20% tra il 2020 e il 2023, grazie a settori come il tessile e la meccanica agricola. **La moda italiana rappresenta il 30% dell'export mondiale di lusso**, consolidando il primato del Made in Italy, mentre il settore alimentare, con oltre 50 miliardi di euro di export annuo, ha visto un **aumento del 18% nei prodotti certificati DOP e IGP nel 2023** (Coldiretti, 2024). Va sottolineato il conflitto commerciale tra USA e Cina, che ha favorito **le esportazioni italiane verso gli Stati Uniti, con una crescita del 25% nei settori della moda e dell'arredamento**.

Guardando al futuro, l'Italia deve continuare a capitalizzare sui progressi economici fatti finora, affrontando le sfide strutturali che ancora limitano il suo potenziale. "Una crescita sostenuta richiederà non solo l'efficace implementazione dei fondi del PNRR, ma anche un impegno concertato per ridurre la burocrazia, migliorare le competenze digitali e tecniche, e sfruttare appieno le opportunità offerte dalla transizione verde e tecnologica. **Il 2024-2027 sarà un quadriennio decisivo per trasformare i segnali positivi in risultati concreti e duraturi**", conclude Valerio Mancini.



Articolo precedente

Ente Idrico Campano, 9 posti per il Servizio Civile Universale

Articoli correlati [Di più dello stesso autore](#)

Approfondimenti

**Coldiretti: il valore della "pizza economy" nel mondo sale a 160 mld euro**

Apertura

**Le paure delle aziende: al primo posto ci sono hacker, incidenti informatici e furti di dati**

Apertura

**La pizza fritta napoletana conquista l'Italia, record di ricerche sul web**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Notiziario VEICOLI INDUSTRIALI

Articoli | 16 January 2025 | Autore: Redazione su dati Anfia

## Il 2024 dei veicoli industriali (dati Anfia): frenano autocarri e rimorchi, crescono i bus



Un dicembre positivo per tutti i comparti non basta a risolvere un anno che chiude in negativo per autocarri (-0,6%) e trainati (-13,1%). Crescita significativa, invece, per il segmento bus (26,7%).



Le previsioni anticate a inizio anno degli operatori di settore sono state confermate dai primi numeri che arrivano dalle associazioni di categoria e che delineano un anno 2024 molto contrastante. Da un lato, i dati mostrano un calo per autocarri (-0,6%) e soprattutto per rimorchi e semirimorchi (-13,1%), dall'altro, il segmento degli autobus ha registrato una crescita significativa (+26%), andando in controtendenza rispetto agli altri veicoli industriali. L'andamento appare ancora più contrastante in riferimento alle due fasi opposte che hanno contraddistinto l'anno: un primo semestre con una crescita che sembrava dare slancio al settore a un secondo semestre in calo (fatta eccezione per il mese di dicembre), che ha frenato le performance annuali complessive. Di fronte a questi dati, le associazioni ritengono sia ormai indispensabile adottare una programmazione pluriennale di più ampio respiro, in grado di incentivare il rinnovo delle flotte e lo svecchiamento del parco circolante.

### Il 2024 di autocarri e trainati

Nel mese di dicembre tutti i comparti tornano ad avere segno positivo: gli autocarri e i veicoli trainati registrano una crescita più contenuta, mentre gli autobus chiudono l'anno con un rialzo a tripla cifra. Nel dettaglio, sono stati rilasciati 1.896 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+1,1% rispetto a dicembre 2023) e 902 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+4,3%), suddivisi in 104 rimorchi (+11,8%) e 798 semirimorchi (+3,4%). Questi ultimi dati mensili però non incidono sulla chiusura dell'anno, che rimane negativa per autocarri e rimorchi. Nell'intero 2024 si contano 28.702 libretti di circolazione di nuovi autocarri, lo 0,6% in meno rispetto al 2023, e 13.513 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-13,1% rispetto a gennaio-dicembre 2023), così ripartiti: 1.376 rimorchi (+1,5%) e 12.137 semirimorchi (-14,5%).

Per classi di peso, a gennaio-dicembre 2024 i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora la crescita più significativa (+105,2%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (+8,6%) e dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+0,6%). In calo, invece, i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-3,1%) e i veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (-1,7%). Nel cumulato 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 2,9%, mentre i trattori stradali chiudono a -4%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i veicoli da cantiere (+18,1%), mentre i veicoli stradali chiudono in calo (-2,5%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nel 2024 la quota dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,7% (1,9% a gennaio-dicembre 2023), per un totale di 499 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,3% nel 2023).

### Il commento di Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci

"I dati delle immatricolazioni del 2024 - in continuità, seppur con lievi cali, rispetto al 2023 - testimoniano la scarsa efficacia delle politiche pubbliche attualmente vigenti volte al rinnovo del parco circolante per l'autotrasporto - ha commentato Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci. Come ribadito in più occasioni da tutte le principali associazioni della filiera e del settore, affinché sia realizzato un vero svecchiamento delle flotte destinate al trasporto merci, con gli importanti benefici ambientali e di sicurezza a questo connessi, si rende necessario adottare una programmazione pluriennale di ampio respiro. Questa dovrà essere fondata sul principio di neutralità tecnologica e votata quindi a valorizzare

### Notizie in primo piano

TN Service estende il suo raggio d'azione: operativa la nuova officina di Villanova d'Asti

Per la terza volta, Casertano Ricambi è "Campione della crescita"

VBD: strategie e progetti (in ambito service) di un dealer proiettato al futuro

L'evoluzione del service nel Gruppo Amati

Experica apre la filiale di Alessandria. 11 sedi per un servizio da campioni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Trasporti-Italia.com



AUTO CAMION AUTOBUS TRENO NAVE AEREO LOGISTICA MOBILITÀ LAVORO INFO TRAFFICO

AD



## Anfia, veicoli commerciali e industriali 2024: incentivi in vigore

Dati dettagliati di immatricolazioni e incentivi per Autocarri, Rimorchi, Semirimorchi e Autobus



MARTA BETTINI

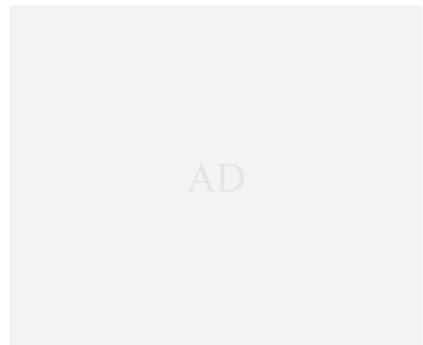
16 GENNAIO 2025

Il mercato dei veicoli commerciali e industriali nel 2024 presenta un quadro complesso e interessante, con dinamiche differenziate nei vari comparti. **Anfia**, l'associazione nazionale filiera industria automobilistica, ha fornito **un'analisi dettagliata di immatricolazioni e incentivi** in vigore per autocarri, rimorchi, semirimorchi e autobus.

**Immatricolazione veicoli 2024: dati di settore**

**Veicoli commerciali leggeri**

Il 2024 si chiude con 198.000 veicoli commerciali leggeri immatricolati,



ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



segnando un lieve incremento del +0,9% rispetto al 2023, quando i volumi si attestavano poco sotto le 197.000 unità.

## Autocarri pesanti

Il segmento degli autocarri pesanti registra 28.702 immatricolazioni, con una lieve flessione dello 0,6% rispetto all'anno precedente. Nonostante un trend negativo nei mesi di ottobre e novembre, dicembre ha contribuito a limitare le perdite grazie a un bilancio positivo.

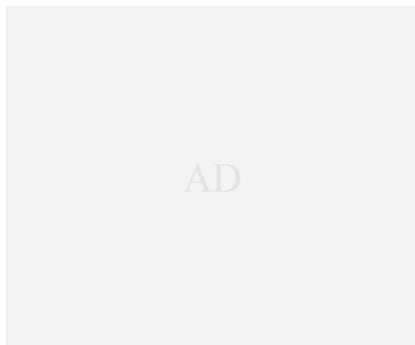
## Veicoli trainati (ptt > 3.500 kg)

Dopo il calo del -7,8% registrato nel 2023, il mercato dei veicoli trainati ha subito un ulteriore peggioramento nel 2024, segnando un decremento del -13,1% rispetto all'anno precedente. Questo calo rappresenta il secondo anno consecutivo di contrazione.

## Autobus (> 3,5 tonnellate)

Il comparto degli autobus continua a beneficiare degli incentivi pubblici, chiudendo il 2024 con 6.594 unità immatricolate, in crescita del +27% rispetto al 2023. Dicembre è stato un mese da record, con 937 immatricolazioni e un incremento del +181,4%.

## Incentivi veicoli commerciali e industriali



Il 2024 ha confermato l'importanza degli incentivi per sostenere il mercato dei veicoli commerciali e industriali. Tra le misure di maggiore impatto figurano i contributi per l'acquisto di mezzi ecologici e le agevolazioni per il rinnovo del parco veicoli, fondamentali per promuovere la sostenibilità e la

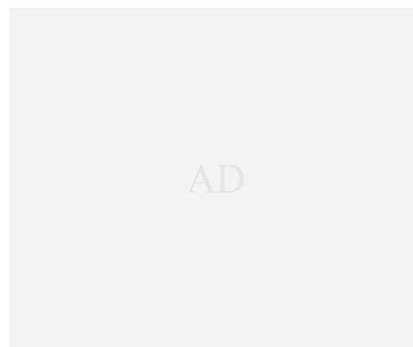
modernizzazione del settore. Ecco una panoramica delle principali iniziative in vigore.

## Incentivi per il settore trasporto merci

### DM investimenti ad elevata sostenibilità

Per l'acquisto di veicoli a trazione alternativa (ibridi, elettrici, cng e lng) sono stati stanziati 50 milioni di euro per il periodo 2021-2026.

- Quarta finestra di incentivazione:
  - Rendicontazione aperta dal 28 ottobre 2024 al 11 aprile 2025.
- Quinta finestra di incentivazione:
  - Aperta dal 5 maggio 2025 al 20 giugno 2025.



## In AUTOBUS



**Anfia, veicoli commerciali e industriali 2024: incentivi in vigore**



**Polizia Stradale: controllo mezzi pesanti, ecco le date delle operazioni Truck & Bus ROADPOL 2025**



**Obbligo sensori angolo cieco per camion e bus a Firenze**

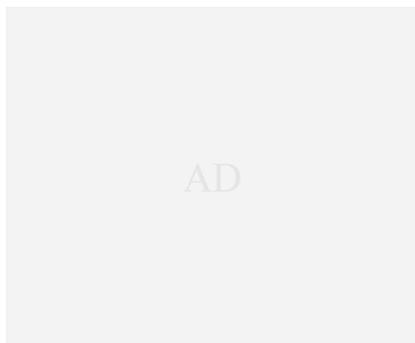


**Incentivi mobilità sostenibile, Bari rinnova "Muvt in bus 365"**

AUTOBUS

**Mercato autobus in Italia: il 2024 è record di immatricolazioni**

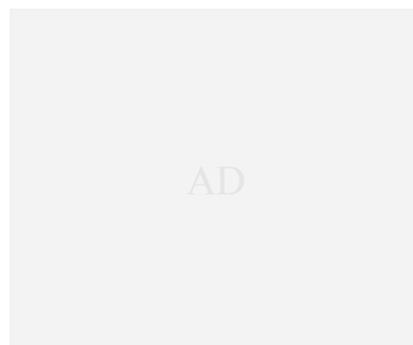
## DM incentivi autotrasporto



Il decreto ministeriale 208/2024 prevede 25 milioni di euro per incentivi nel 2024, applicabili ai contratti di vendita su veicoli conclusi dal 13 settembre 2024.

La procedura è articolata in due fasi:

1. Prenotazione risorse: dal 16 dicembre 2024 al 17 gennaio 2025.
2. Rendicontazione investimenti: dal 17 febbraio 2025 al 19 settembre 2025.



## Incentivi per il settore trasporto pubblico

### Finanziamenti per il rinnovo veicoli parco rotabile tpl

Sono disponibili circa 7 miliardi di euro fino al 2035:

- PNMS: 3,7 miliardi di euro.
- PNRR: 1,9 miliardi di euro.
- Fondo complementare: 600 milioni di euro.
- DL infrastrutture: 96 milioni di euro.

### DM investimenti ad elevata sostenibilità

Stanziati 50 milioni di euro per l'acquisto di autobus ecologici destinati ai servizi turistici e di lunga percorrenza, indipendentemente dall'alimentazione.

### Legge di bilancio 2025

L'articolo 1, comma 526, consente a regioni e città metropolitane di utilizzare fino al 25% delle risorse del PNMS per rinnovare il parco autobus tpl con veicoli extra-urbani diesel o ibridi conformi agli standard Euro più recenti, per gli anni 2024-2028.

**Il mercato dei veicoli commerciali e industriali nel 2024** riflette una realtà variegata. Crescite moderate, cali significativi e settori trainati dagli incentivi disegnano un panorama articolato. Gli **strumenti di supporto finanziario**, come i fondi per la sostenibilità e il rinnovo del parco veicoli, rimangono **fondamentali per stimolare la ripresa e favorire la transizione ecologica** del settore.

Per i grafici e i dati dettagliati è possibile scaricare il [Report Anfia](#).

Continua a leggere: [Incentivi autocarri e mezzi pesanti Nuova Sabatini: finanziati 400 milioni per il 2025](#)

Lo speciale

# L'anno dell'auto chiude in pareggio

di **Massimiliano Sciullo**

da pagina 7 a pagina 13



Vendite Stabili nel 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Torino**

**Rosso da 700 milioni in sanità**  
Riboldi: evitare il piano di rientro

**In Australia la rinascita di Senego**

**ATTUALITÀ**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

**Torino Auto**

**Un anno come un altro**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

**Torino**

**Frenata a dicembre ma il 2024 dell'auto chiude in pareggio**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

**Torino**

**Biodiesel e elettrico l'alba dei nuovi motori**

**LA PRIMA SUZUKI NON SI SCORDA MAI**

**CONCESSIONARIA AUTOJOLLY**

**VENDITA - ASSISTENZA NUOVO SERVIZIO CONSEGNA RICAMBI**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

**IL CARO DELLA SANITÀ**

089849

IL MERCATO

# Un anno come un altro

Il Piemonte chiude il 2024 con lo stesso numero di immatricolazioni dei 12 mesi precedenti. A dicembre nuova frenata delle vendite

di **Massimiliano Sciuolo** ● alle pagine 8 e 9

IL MERCATO

# Frenata a dicembre ma il 2024 dell'auto chiude in pareggio

Immatricolazioni in vistoso calo a fine anno in Piemonte

Tengono gli acquisti delle famiglie, crollano quelli fatti dalle aziende

di **Massimiliano Sciuolo**

Una "vittoria" sul filo di lana, uno sprint che ha permesso al 2024 di fare meglio del 2023 per una manciata di esemplari, ma tutto questo non consente di mandare in archivio gli ultimi dodici mesi come positivi, in termini di immatricolazioni in Piemonte. Lo certificano gli ultimi dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, elaborati da **Anfia**. Da gennaio a dicembre, in tutta la regione, le vetture messe in strada sono state quasi 163mila: 162.919 per l'esattezza. Poche di più rispetto al risultato ottenuto nel 2023, quando il conto totale si era fermato a un passo da quota 161mila (160.900).

Si potrebbe dunque parlare di stabilità, ma al giudizio complessivo non si può sottrarre l'andamento avuto dal mercato dell'auto in questi ultimi mesi, non solo in Piemonte e in Italia. A causa delle grandi incertezze legate alla transizione tecnologica e ambientale, infatti, dopo un avvio decisamente

sostenuto, il 2024 si è avviato - mese dopo mese - alla conclusione con il fiato sempre più corto. Difficoltà che hanno attraversato in maniera quasi trasversale tutte le tipologie di motorizzazione e tutti i territori piemontesi, facendo da conferma indiretta a quel raffreddamento della domanda che ormai da parecchio tempo influenza le stesse attività di uno stabilimento come Mirafiori, dove gli operai hanno vissuto (e stanno ancora vivendo) lunghi periodi di inattività.

E che lo sprint si sia giocato letteralmente sul filo di lana, lo si può dedurre anche dall'andamento delle singole realtà territoriali: chi ha sofferto maggiormente la frenata è stata Cuneo, che è calata anche vistosamente rispetto al 2023. Dalle 15.250 immatricolazioni dell'anno precedente, infatti, si è arrivati alle 13.504 del 2024. Su volumi decisamente più elevati, invece, Torino e la sua provincia hanno superato il record dell'anno precedente a fatica: 113.755 contro le 112.105 del passato. Scostamenti

ancora più ridotti riguardano le altre aree: Vercelli è passata da 3.585 a 3.759, mentre il Verbano Cusio Ossola è salito da 3.177 a 3.468. Asti è passata da 4.068 a 4.438, mentre la vicina Alessandria è riuscita a mantenersi sopra quota diecimila (da 10.069 a 10.369). Uno colpo di reni che accomuna anche Biella (da 3.736 a 3.974), mentre Novara è forse l'unica provincia che ha mostrato una vitalità maggiore, salendo da 8.910 a 9.652.

Il tutto, al termine di un mese di dicembre che - così come i suoi predecessori più recenti - poco ha fatto per contribuire alla causa. Basta pensare che nell'arco di soli trentuno giorni il Piemonte è calato dalle 13.191 immatricolazioni del 2023 alle 10.977 del 2024. In questo caso, la curiosità risiede nel fatto che quasi tutte le province hanno fatto meglio dell'anno precedente (il Vco ha centrato l'esatta parità), mentre chi ha sofferto in maniera evidente è la sola Torino, che con la sua provincia è passata da 9.884 esemplari a 7.339. Novara è stata

invece tra le più reattive (da 644 a 771), così come Alessandria e Biella. Ma si tratta comunque di poche decine di unità di vetture messe in strada.

Allargando l'analisi sulla tipologia di acquirente che ha portato all'immatricolazione del veicolo, si scopre che in tutto il 2024 soltanto i privati hanno (di poco) migliorato la performance del 2023: il dato sale infatti da 75.430 a 76.072. Di ben altro tenore il risultato delle società (scese da 40.217 a 39.850) e, ancora di più, il mondo del noleggio, crollato da quota 85.596 a 51.806. Un comportamento, quest'ultimo, che trova conferma anche nel singolo mese di dicembre, quando il calo è stato di quasi tremila unità, mentre sia i privati che le società hanno fatto segnare un piccolo miglioramento.

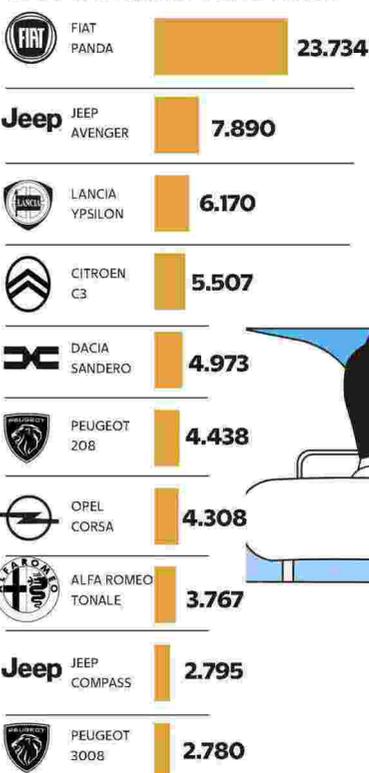
La regina del mercato resta la Panda, che nel 2024 ha fatto segnare quasi 24mila immatricolazioni tra Piemonte e Valle d'Aosta. Seguono la Jeep Avenger (7.890), la Lancia Ypsilon (6.170) la Citroen C3 (5.507) e la Dacia Sandero (4.973). Quest'ultima è l'auto più venduta nelle province di Asti, Biella, Vercelli, mentre nelle aree primeggia la Panda. Unica eccezione è Aosta, dovesvetta la Jeep Avenger.

**IL MERCATO DELL'AUTO NEL 2024**

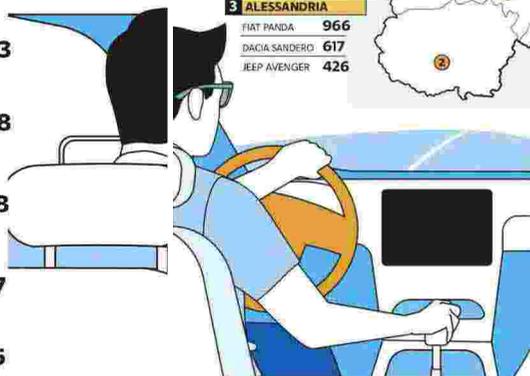
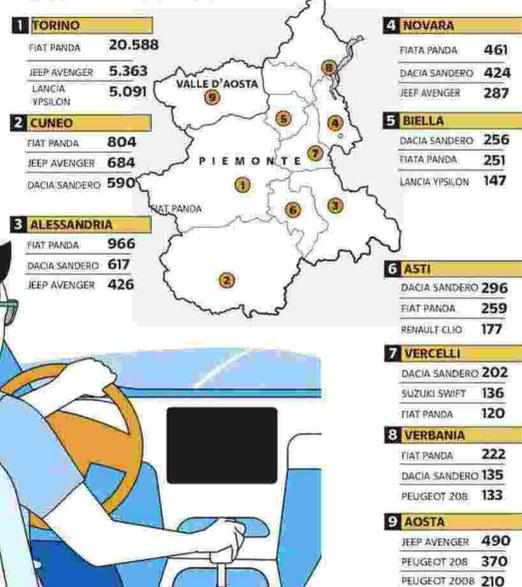
Vetture immatricolate



**LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA**



**LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

*Le tendenze*

## In circolazione le prime vetture a biodiesel

▶ a pagina 9

*Le tendenze*

# Biodiesel e elettrico l'alba dei nuovi motori

Forse è ancora presto per indicarlo come una tendenza vera e propria, ma se i numeri della rilevazione di dicembre sulle immatricolazioni in Piemonte (fonte ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, elaborate da [Anfia](#)) portano una ventata di novità, questa fa rima con il biodiesel. Di tutte le categorie di motorizzazioni, infatti, questa è la scintilla che potrebbe finire per innescare un vero cambiamento rispetto al passato.

Nel corso di dicembre 2024, infatti, si è mosso dal livello zero il gradimento degli automobilisti piemontesi, che hanno immatricolato 25 vetture. Curiosamente, a guidare la fila per una volta non è Torino, ma la provincia di Cuneo, che ne ha messe su strada quasi la metà (12). Segue il capoluogo regionale con 9 e via via piccole testimonianze a Vercelli, Novara e Alessandria. Ma, di sicuro, qualcosa si sta muovendo.

A conferma, forse, che i nuovi orientamenti (anche regolamentari) a livello europeo potrebbero aver aperto a nuove fette di mercato su quattro ruote. Si conferma del tutto inesistente, ormai, il metano. Mentre piccoli cenni di vitalità arrivano dalle altre motorizzazioni "green": le au-

Nell'ultimo mese gli unici segnali positivi arrivano dai propulsori più innovativi  
Torna di moda il monovolume

to completamente elettriche, per esempio, salgono da 359 a 422 vetture, mentre i gpl passano da 826 a 832, lasciando l'impressione di una sostanziale stabilità.

A calare, piuttosto, sono tutte le altre categorie, anche se si muovono su valori assoluti decisamente differenti. Le vetture a benzina, per esempio, sono scese da 3282 a 2919. Freccia verso il basso anche per i diesel, che calano (quasi a dimezzarsi) da 2724 a 1534. In discesa anche le vetture ibride, che da 6014 sono passate a 5412. Discesa anche per le plug in ready, calate da 290 a 241.

Se si va oltre la motorizzazione e si sceglie di analizzare la tipologia di vettura preferita dai piemontesi, invece, nel corso del 2024 soltanto le monovolume e i combo possono festeggiare un miglioramento rispetto all'anno precedente, mentre utilitarie, medie, Suv e auto di lusso segnano il passo. Un andamento che si conferma anche nel singolo mese di dicembre, dove si registra però una curiosa "scomparsa" per i Suv, che sono stati immatricolati in soli 45 esemplari. — **m.sci.**

**I numeri**

**68.030**

**Tradizionali**

Nel 2024 in Piemonte sono state immatricolate poco più di 68mila vetture diesel e benzina. Erano circa 800 in più nel 2023

**73.398**

**Ibride**

In Piemonte sono cresciute le ibride: erano 66.533 nel 2023, sono diventate 73.398 nel 2024

## IL FOCUS ANFIA Autocarri pesanti lieve riduzione

Secondo il focus Anfia, nel 2024 il mercato degli autocarri pesanti ha contato 28.702 immatricolazioni, in leggero calo dello 0,6% rispetto al 2023: ottobre e novembre registrano un trend negativo, con dicembre che riesce invece a chiudere in positivo. Il mercato dei veicoli trainati con portata superiore a 3.500 kg, che aveva chiuso positivamente nel 2022 (+11% sul 2021), registra un calo per il secondo anno consecutivo, passando dal -7,8% del 2023 al -13,1% del 2024.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# Elettrificazione e sostenibilità: le esperienze Liqui Moly e Metelli



Tecnica e manutenzione: tutte le notizie

La sostenibilità e l'elettrificazione dell'industria Automotive raccontata da 2 realtà industriali **ANFIA: Liqui Moly e Metelli**

Share on:



Sciopero trasporti febbraio 2025: gli stop di bus, treni e aerei

Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di Redazione  28 Ottobre 2024 - 09:08

L'elettrificazione del **parco veicoli** sta assumendo forme sempre più diversificate e in continua evoluzione, riflettendo l'impegno dell'industria automobilistica nell'adattarsi a **nuove tecnologie e normative ambientali**. I livelli di elettrificazione spaziano dai veicoli **totalmente elettrici** (BEV) agli **ibridi** leggeri (MHEV), passando per gli ibridi "completi" (HEV) finendo con gli **ibridi plug-in** (PHEV). Questa varietà richiede un **ripensamento** significativo dei **processi produttivi e degli investimenti** in nuove tecnologie da parte delle aziende automotive, che devono sviluppare componenti specifici per ciascun tipo di elettrificazione.

Inoltre, [il passaggio da sistemi a 12V a quelli a 48V](#) è un esempio di come l'industria stia affrontando sfide trasversali, indipendentemente dal tipo di motore, spingendo verso una maggiore efficienza energetica e una riduzione delle emissioni. Le aziende **ANFIA**, comprese quelle fornitrici di componentistica originale (**OE**) e aftermarket (**IAM**), sono fortemente coinvolte in questo processo di trasformazione, evidenziando [la necessità di competenze avanzate](#) e di investimenti mirati per sostenere la transizione verso una **mobilità più sostenibile**. Per raccontarvi da vicino questo cambiamento, abbiamo coinvolto due associate **ANFIA**, a cui abbiamo posto le nostre domande: **Liqui Moly e Metelli** che ci hanno raccontato le loro rispettive visioni in questo approfondimento che fa parte del **4° Aftermarket Report di SICURAUTO.it** "[Connettività, Elettrificazione, SERMI e Sostenibilità: quali soluzioni concrete per l'Aftermarket del futuro?](#)".

## METELLI

**Risponde: Piergiorgio Metelli, CEO FriTech (Metelli Group),**

**Dopo quanto tempo dal lancio sul mercato di una nuova auto sono disponibili i ricambi equivalenti che produce e quali fattori tecnici, di licenza o mercato, entrano in gioco?**

*"Cerchiamo di acquistare il ricambio originale il*



**Come prenotare la revisione sul Portale dell'automobilista?**



**Nissan: come funziona il sistema e-Power**



**Scaldare il motore in inverno prima di partire: è davvero utile?**

*prima possibile dal lancio della nuova auto e da lì parte il reverse engineering. Se l'articolo è adattabile con quanto abbiamo già a catalogo, viene semplicemente aggiunta l'applicazione (anche solo **1-2 mesi**). Per i prodotti di consumo (es. pastiglie freno) l'obiettivo è di rendere disponibile a catalogo l'articolo entro pochi mesi, **massimo 1 anno**. Per i prodotti non di consumo, si valutano gli investimenti necessari e viene stilata una lista di priorità partendo dai prodotti con maggior consumo potenziale **in base al circolante** (da 6 mesi a qualche anno)".*

**Quanto sono state impattate (in positivo o negativo) dalla transizione ecologica le vostre famiglie prodotto? Ci fate degli esempi in % relativamente agli ultimi 5 anni?**

*"Es.1: **per ridurre le emissioni di CO2 le pompe acqua sono evolute** dalle tradizionali soluzioni meccaniche (sempre funzionanti) **a soluzioni azionabili elettricamente** o magneticamente (funzionanti all'occorrenza); ad oggi rappresentano qualche punto percentuali delle nostre vendite;*

*Es.2: **dalle pastiglie freno sono stati tolti materiali potenzialmente dannosi alla salute** (es. rame); l'intera produzione è oggi copper-free";*

**Avete sviluppato dei componenti specifici per auto ibride / elettriche o state pensando di farlo?**

*"Abbiamo sviluppato delle mescole specifiche di pastiglie freno per veicoli elettrici, vista l'esigenza di essere particolarmente confortevoli (silenziose) durante la guida. Abbiamo anche sviluppato pompe acqua specifiche per il raffreddamento delle batterie".*



**Per quanti Brand e Modelli elettrici e ibridi avete sviluppato le pompe acqua di raffreddamento batteria?**

*“Pompe acqua ausiliarie per Fiat 500 Elettrica, VW ID.3 e ID.4”.*

**Per quanti Brand e Modelli ICE-FHEV le pompe acqua elettriche e magnetiche?**

*“Abbiamo sviluppato pompe acqua elettriche per motori BMW 2.5 e 3.0 benzina, Mercedes 2.0 benzina, Volvo 2.0 benzina, Toyota 1.8 Hybrid.*

*Le pompe acqua azionabili pneumaticamente sono state sviluppate per VW/Audi 1.2 TFSi e Mercedes 2.0 diesel.*

*Le pompe acqua azionabili elettricamente sono state sviluppate per Jaguar-Land Rover 2.0 diesel e 3.0 diesel.*

*Le pompe acqua con puleggia elettromagnetiche sono state sviluppate per VW/Audi 1.4 TFSi e per Renault Truck e Volvo Truck”*

**L'architettura elettrica delle auto in futuro passerà da 12 V a 48 V, pensate che questo cambiamento riguardi anche voi e come vi state preparando a questa nuova esigenza di fornitura?**

*“Il cambiamento principale sta nella transizione dall'endotermico all'elettrico; un po' meno il passaggio da 12 V a 48 V”.*

## Quali sono le iniziative che avete intrapreso in ottica di sostenibilità nell'ambito, o meno, della Responsabilità Estesa del Produttore?

*"Emaneremo il primo bilancio di sostenibilità quest'anno, ma ci stiamo preparando da qualche anno, attraverso l'assunzione di risorse interne che si occupano di ESG in aggiunta a consulenti esterni".*

## LIQUI MOLY

**Risponde: Michele Barbirati, CEO Liqui Moly Italia**

**Quanto sono state impattate (in positivo o negativo) dalla transizione ecologica le vostre famiglie prodotto? Ci fate degli esempi in % relativamente agli ultimi 5 anni?**

*"Considerando il parco circolante italiano ed europeo e l'ampia offerta prodotti **non abbiamo subito impatti negativi** in termini numerici anzi, **grazie alla continua attività del reparto R&D per l'adeguamento alle richieste dei costruttori di autoveicoli e la conseguente introduzione sul mercato di nuovi prodotti in linea con l'evoluzione tecnologica motoristica ci ha permesso di crescere ed acquisire quote di mercato.**"*

**Avete sviluppato dei prodotti specifici per auto ibride / elettriche o state pensando di farlo?**

*"Sì, abbiamo sviluppato e abbiamo già disponibili sul mercato diverse **linee di prodotti specifici**. Per quanto riguarda le auto ibride, abbiamo introdotto ed iniziato a commercializzare lubrificanti per motori con **viscosità 0W8 e 0W16** richieste specificatamente da diversi produttori asiatici così come è stata implementata l'offerta di lubrificanti per motori con **viscosità 0W20** nel rispetto delle approvazioni motoristiche della maggior parte dei costruttori europei oltre a specifici fluidi refrigeranti e oli per trasmissione.*

*Per quanto riguarda i veicoli completamente elettrici siamo in grado di fornire due diversi tipi di lubrificanti per trasmissioni: Top Tec EV 510 e Top Tec EV 520.*

**Un fluido freni EV Dot 5.1 con caratteristiche di bassa conducibilità elettrica ed alto punto di**

**ebollizione**, in quanto l'impianto frenante dei veicoli ibridi ed elettrici deve sopportare carichi significativamente maggiori rispetto ai motori a combustione convenzionali. L'auto elettrica porta con sé molto peso aggiuntivo; i freni stessi sono messi a dura prova dalla potenza di accelerazione significativamente più elevata e, in caso di emergenza, devono arrestare in modo affidabile un peso elevato in condizioni di calore estremo.

Per questo motivo è stato creato il **refrigerante per batterie EV 200 con tecnologia OAT** a bassa conducibilità elettrica e il refrigerante per celle batterie Fuel Cell Coolant FCF20 che combina una conducibilità elettrica molto bassa e una dissipazione ottimale del calore con un'eccellente compatibilità con i materiali e un'eccellente protezione dalla corrosione e stabilità all'invecchiamento."

**Con i vostri prodotti quanto si può rendere ecologicamente più sostenibile e pulito il parco circolante attuale?**

"Pensiamo ad esempio alle emissioni di motori di **auto molto datate** e che hanno percorso molti km, in termini di **PMx, NOx, CO, SOx, HC**, etc. L'utilizzo degli additivi dei quali siamo produttori da decenni è comprovato che contribuisce a mantenere in efficienza il sistema di alimentazione, di aspirazione e il circuito lubrificante, mantenendo ottimali i valori di emissioni allo scarico e quindi il contenimento degli inquinanti. Anche le **vetture più moderne** necessitano di una accurata manutenzione per **mantenere prestazioni, consumi ed emissioni** per cui ad esempio abbiamo sviluppato l'additivo Hybrid Additive per le moderne auto a benzina ibride.

**L'additivo ibrido Hybrid Additive stabilizza il carburante** evitandone l'invecchiamento protegge dall'ossidazione, dalla corrosione e da eventuali depositi resinosi e mantiene pulito il sistema di alimentazione."

**Se avete effettuato dei test dei prodotti, potete condividere i risultati con degli esempi concreti di miglioramento dei valori di emissione?**

"Esistono test eseguiti da laboratori indipendenti che dimostrano l'efficacia della pulizia ad esempio delle valvole di aspirazione di un motore termico

grazie all'utilizzo di additivi. Si sa, un motore pulito consuma ed inquina di meno. Gli additivi contribuiscono a far sì che i motori brucino il carburante in modo pulito, emettano meno sostanze inquinanti e durino più a lungo. Sono utili per prevenire o per risolvere eventuali problemi.

**LIQUI MOLY sviluppa, testa e produce tutti i propri additivi a nei laboratori ad Ulm. Un test condotto con la società di trasporto locale SWU Verkehrs, ha dimostrato che grazie agli additivi Liqui Moly i costi operativi di 7 autobus su una percorrenza complessiva di 440 mila km sono diminuiti di circa 100 mila euro, attraverso il risparmio di 128 mila litri di gasolio in 1 anno e 335 mila tonnellate di CO2 in meno l'anno."**



**Quali sono le iniziative che avete intrapreso in ottica di sostenibilità nell'ambito, o meno, della Responsabilità Estesa del Produttore?**

*"LIQUI MOLY ha investito 8 milioni di euro nella nuova produzione di additivi. Di questi, 3,4 milioni di euro sono stati destinati al completamento del nuovo edificio. I costi per i tre nuovi impianti di riempimento ammontano a 3,1 milioni di euro. Per la tecnologia di movimentazione e i robot di imballaggio si contano 1,4 milioni di euro. L'installazione e la messa in funzione di questi impianti sarà completata nel corso del prossimo anno.*

*Questi investimenti sono un impegno aziendale forte per la casa madre che in questo modo crea*

*anche, in nuovi posti di lavoro, dando alle persone una prospettiva a lungo termine.*

*L'automatizzazione dei processi ha un impatto sui lavoratori, ma diverso da quanto si potrebbe pensare: **l'introduzione di nuovi macchinari non significa ridurre il personale, ma aggiungere dei posti di lavoro anche in altri settori**, perché aumenta la produzione. E migliorano anche le condizioni di lavoro."*



#AMBIENTE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Commenta con la tua opinione**

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento



# Fmi: Pil Eurozona in calo all'1%

## La crisi tedesca zavorra l'Italia

**Congiuntura**

Dieci milioni al giorno. Un primo effetto dello stop tedesco si vede nel-  
l'export verso Berlino, in caduta di 3,6 miliardi tra gennaio e novembre  
2024. Un danno quantificabile in uno 0,2% di Pil in meno. **Marroni, Orlando, Picchio** — a pag. 2

# Dallo stop tedesco un colpo all'export, ogni giorno del 2024 persi 10 milioni

**Congiuntura.** Il rallentamento economico pesa sul made in Italy: da gennaio la riduzione delle vendite sfiora quota 3,6 miliardi. Colpite in particolare auto e filiera meccanica. Berlino scende al minimo storico (11,6%) per peso sulle commesse estere totali guardando al 2023, che non presentava numeri troppo dissimili da quelli attuali (Pil tedesco a -0,3%, ora è valutato a -0,2%, nostro export verso la Germania in calo del 3,6%) l'Istituto stimava un effetto depressivo di un punto sul nostro export complessivo e dello 0,2% in termini di Pil.

**Luca Orlando**

Dieci milioni al giorno, sabati e domeniche inclusi. Un primo effetto del rallentamento tedesco è visibile qui, nel flusso di merci italiane diretto verso Berlino, in caduta di 3,6 miliardi di euro tra gennaio e novembre 2024. Frenata del 5,1% che si aggiunge ad una riduzione di quasi quattro punti l'anno precedente: in due anni si tratta di mancati acquisti per quasi sette miliardi.

Discesa non indolore, come del resto è inevitabile se sperimentata da quello che ancora oggi, pur essendo sceso al minimo di sempre in rapporto al totale dell'export (11,6%), rappresenta il primo mercato di sbocco per le nostre merci. Peso che comunque supera anche il 20% per alcune aree della meccanica ed è in realtà ancora superiore tenendo conto degli acquisti effettuati al servizio di siti produttivi di multinazionali tedesche basati altrove, ad esempio nell'est europeo, e che pure risentono della gelata in arrivo da Berlino.

«Vuole i numeri? Per la mia azienda, che per fortuna riesce a crescere altrove - spiega Federico Visentin, imprenditore della meccanica e presidente di Federmeccanica - si tratta di 15 milioni in meno su un mercato di 80, quindi il calo legato alla Germania è nell'ordine del 20%. E l'aspetto più critico è che non si vede un'inversione di rotta. Tema che preoccupa tante imprese e che frena gli investimenti: se non arriva una svolta, ci aspetta un 2025 in apnea».

Sabbia negli ingranaggi che rallenta la crescita ovunque in Europa, dunque anche a casa nostra. Nuove stime Istat arriveranno a marzo ma intanto,

Berlino scende al minimo storico (11,6%) per peso sulle commesse estere totali guardando al 2023, che non presentava numeri troppo dissimili da quelli attuali (Pil tedesco a -0,3%, ora è valutato a -0,2%, nostro export verso la Germania in calo del 3,6%) l'Istituto stimava un effetto depressivo di un punto sul nostro export complessivo e dello 0,2% in termini di Pil.

Anche se alcuni studi recenti, ad esempio un rapporto realizzato dall'ufficio studi di Confindustria, evidenziano negli ultimi anni una correlazione meno stretta tra le due economie, si tratta però di un rapporto fortemente asimmetrico: misurando il grado di dipendenza dagli input intermedi in arrivo dai due paesi, l'Italia presenta un dato 2,5 volte superiore rispetto a quello tedesco. Traduzione: se noi rallentiamo Berlino non gioisce ma tira avanti; se succede il contrario, per noi i problemi sono maggiori. «Più che l'intensità della crisi - spiega la senior partner di Prometeia Alessandra Lanza - a preoccupare è però la sua persistenza e pervasività: in difficoltà ci sono filiere come auto, chimica e meccanica, tutte aree ad alta attivazione sia interna che estera. La "nottata" credo sarà ancora lunga».

Guardando all'export, le aree più colpite nel 2024 dalle mancate vendite sono in particolare quelle meccaniche e metallurgiche, legate a due dei comparti in affanno a Berlino, auto e costruzioni. Impasse nell'edilizia che rallenta ad esempio valvole e rubinetti, giù di dieci punti. «Per me la Germania vale quasi un terzo dei ricavi - spiega Sandro Bonomi, presidente dell'associazione di categoria Avr - e si vede un calo nell'ordine del 15%. I produttori di caldaie sono in difficoltà per via dei cambiamenti normativi sulle pompe

di calore e anche questa incertezza sta ingessando il mercato. Al momento io non vedo segnali di ripresa».

Male vanno anche i metalli, che in 11 mesi perdono 1,25 miliardi di export, macchinari e attrezzature quasi 600, le auto ben 1,5 miliardi. Anche se in questo caso non è tanto la domanda interna tedesca a pesare (le immatricolazioni 2024 scendono solo dell'1%) quanto piuttosto la mancanza di produzione dai nostri siti, con volumi ai minimi dal 1956. Così, tra veicoli commerciali e auto, le unità vendute in Germania sono abbattute di un terzo, quasi 45 mila in meno tra gennaio e ottobre, con un crollo vicino al 50% per le sole vetture. Domanda in calo che colpisce anche la componentistica di settore, che verso Berlino (elaborazioni Anfia) esporta oltre cinque miliardi all'anno, il 20% delle proprie vendite estere: nel 2024 il calo medio sfiora il 5%, quasi il 7% per le componenti meccaniche.

«Le aziende italiane - spiega il presidente del Gruppo Componenti di Anfia Marco Stella - lavorano non solo con i costruttori ma anche con i Tier1 tedeschi, gruppi in grande difficoltà, con decine di migliaia di esuberanti annunciati. Situazione che preoccupa, perché è l'indebolimento di un mercato importante su cui le imprese hanno puntato nel tempo per ovviare alla cronica debolezza della domanda interna di settore: oggi sento tante aziende che fanno fatica».

Cali, quelli verso la Germania, che ad ogni modo non abbracciano ogni comparto: alimentare e farmaceutica ad esempio continuano a crescere. Così come in progresso, allargando lo sguardo al periodo 2022-2024, sono 81 dei 157 distretti esaminati da Intesa

Sanpaolo. E anche se Berlino frena da due anni, stabile dal 2022 è il bilancio del made in Italy, con i valori di fine anno che saranno non distanti comunque del massimo storico di 626 miliardi. «Parte di ciò che non vendiamo in Ger-

mania - spiega il Chief Economist di Intesa Sanpaolo Gregorio De Felice - riusciamo a collocarlo in altri mercati, ad esempio nell'area del Medio Oriente: la diversificazione degli sbocchi è uno dei nostri punti di forza. Certo, i settori le-

gati all'auto soffrono. Ma qui si tratta di un problema più europeo che tedesco, un approccio sbagliato alla gestione della transizione, target verso cui non sono stati messi in opera per tempo i fattori abilitanti necessari».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Bonomi (Avr): «Nessuna svolta in vista». Visentin (Federveccanica): «Da qui un freno in più per gli investimenti»**

**In relazione al 2023, in uno scenario simile, Istat stimava per il Pil italiano un impatto negativo dello 0,2%**

**La fotografia della discesa**

**ESPORTAZIONI CON LA GERMANIA**

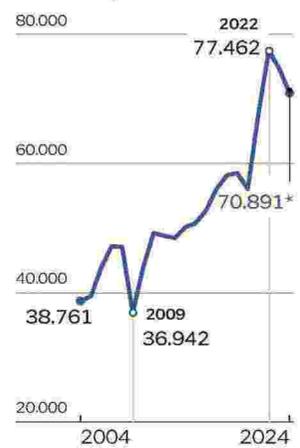
Periodo gennaio-novembre 2024. In mln di euro

**SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA**

	VALORI GEN/NOV '24	VARIAZIONI % GEN/NOV '24 GEN/NOV '23	DIFFERENZA RISPETTO A GEN-NOV '23
<b>Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca</b>	<b>2.126</b>	<b>8,1</b>	<b>159</b>
<b>Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere</b>	<b>149</b>	<b>-46,8</b>	<b>-131</b>
<b>Prodotti delle attività manifatturiere</b>	<b>63.291</b>	<b>-5,0</b>	<b>-3.331</b>
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	7.679	5,4	393
Prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli e accessori	5.172	-2,7	-144
Legno e prodotti in legno; carta e stampa	1.410	-3,8	-56
Coke e prodotti petroliferi raffinati	165	-40,8	-114
Sostanze e prodotti chimici	4.987	1,5	74
Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici	3.750	14,3	469
Articoli in gomma/mat. plastiche, altri prod. lav. minerali non metal.	4.513	-2,1	-97
Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	10.193	-10,9	-1.247
Computer, apparecchi elettronici e ottici	1.550	-0,9	-14
Apparecchi elettrici	4.652	-0,7	-33
Macchinari e apparecchi n.c.a.	9.333	-6,0	-596
Mezzi di trasporto	7.594	-20,3	-1.934
di cui Autoveicoli	3.328	-30,6	-1.468
Prodotti delle altre attività manifatturiere	2.293	-1,1	-26
di cui Mobili	930	-8,4	-85
Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	0	-72,6	0
<b>Prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento</b>	<b>299</b>	<b>4,3</b>	<b>12</b>
<b>Altri prodotti n.c.a.</b>	<b>506</b>	<b>-38,6</b>	<b>-318</b>
<b>TOTALE</b>	<b>66.372</b>	<b>-5,1</b>	<b>-3.567</b>

**EXPORT DELL'ITALIA VERSO LA GERMANIA**

Anni 2004/24. In mln di euro



(\*) Stime applicando al mese di dicembre la variazione % dei primi 11 mesi dell'anno. Fonte: elaborazione Il Sole 24 Ore su dati Istat

**IL CONTATORE DELLA CRISI**

Sono i giorni di calo tendenziale della produzione industriale italiana: la lunga sequenza di segni meno è iniziata a febbraio di due anni fa e da allora caratterizza ormai la nostra manifattura. L'ultimo aumento tendenziale della produzione industriale risale infatti a gennaio 2023



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'ECONOMIA

# Fondo della Regione per l'automotive Più di 10 milioni per i cassintegrati



DIPACO ETURI

**P**ronti oltre 10 milioni di euro per il fondo della Regione Piemonte che integra il reddito degli operai dell'automotive in cassa integrazione. «Partiremo subito con l'erogazione della quota mancante del reddito per i lavoratori che intendano partecipare alle politiche di attive al lavoro» annuncia il governatore Alberto Cirio al termine di un incontro tra la sua giunta e Confindustria. - Pagine 40-41

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# Auto soccorso agli operai

La Regione annuncia l'erogazione di 10 milioni di euro, da febbraio, per sostenere i lavoratori in cassa integrazione Cirio: «Affrontiamo le criticità del settore con un rapporto diretto con Stellantis». Riprendono le attività a Mirafiori

GIOVANNITURI

**P**ronti oltre 10 milioni di euro per il fondo della Regione che integra il reddito degli operai dell'automotive in cassa integrazione.

«Partiremo subito con l'erogazione della quota mancante del reddito per i lavoratori che intendano partecipare alle politiche di attive al lavoro» annuncia il governatore Alberto Cirio al termine di un incontro tra la giunta e Confindustria. Evento in cui è venuta fuori una fotografia della politica industriale piemontese. Un quadro economico «luci e ombre» lo definisce Cirio.

Le ombre riguardano l'industria dell'auto, cuore pulsante della manifattura piemontese e torinese. «Non siamo soli, è un problema europeo come dimostra il caso Volkswagen – sottolinea Cirio –. Affrontiamo le criticità del settore con un rapporto diretto e stretto con Stellantis. Il che ci ha permesso di portare la 500 ibrida a Mirafiori da novembre, di cui è prevista una produzione di 100 mila veicoli all'anno. Se sommati alla costruzione di 500 elettrica, arriveremo intorno alle 130 mila auto». Ma fino al 2026, «l'anno di svolta», Cirio ribadisce la necessità di «non lasciare da sole le famiglie dei lavoratori dell'auto in cassa integrazione con lo strumento in arrivo».

Secondo il presidente di Confindustria Piemonte, Andrea Amalberto, «in questo momento il punto principale è certamente andare incontro alle aziende dell'automotive, ma anche a tutti gli altri settori che hanno necessità di sviluppo, e quindi formazione e aggiornamento professionale. Perché, da un lato abbiamo un maggior ricorso alla cassa integrazione, dall'altro abbiamo anche molte im-

prese che cercano e non trovano i lavoratori».

Soddisfatti i sindacati. «La richiesta di questa misura è partita dalle sigle – rimarca Edi Lazzi, segretario generale Fiom-Cgil di Torino –. Tuttavia, sarebbe più opportuno che la cassa finisse una volta per tutte con nuove produzioni a Mirafiori». Per Luigi Paone, segretario generale Uilm Torino, «è un passo in avanti e dà nuove opportunità per la riqualificazione dei lavoratori. Servono comunque prospettive certe per l'automotive, a partire da una svolta sul Green Deal, altrimenti il 30% dei lavoratori sono a rischio». Gli va dietro Rocco Cutrì, segretario generale Fim-Cisl Torino: «Bene un aiuto ai lavoratori in sofferenza, ma le istituzioni devono mettere in campo anche le energie per la realizzazione di piani industriali e nuovi investimenti».

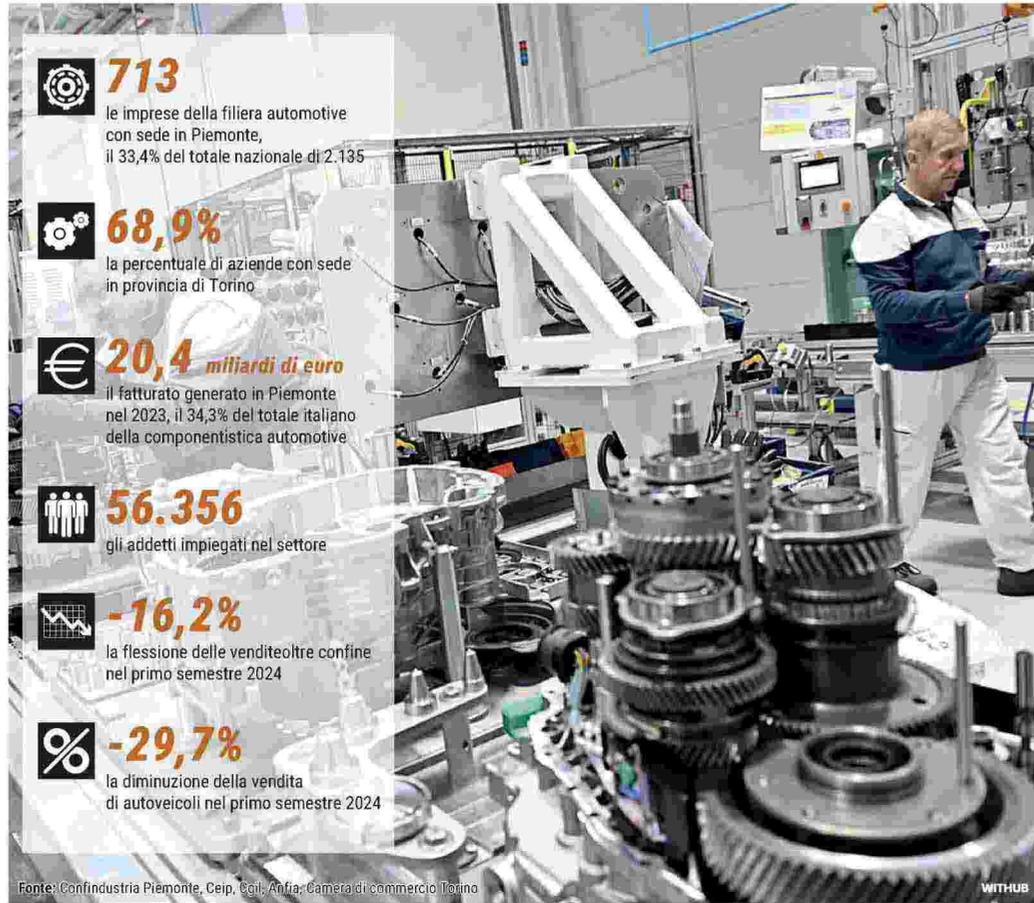
Intanto, la prossima settimana riparte l'attività alle carrozzerie di Mirafiori. Si tornerà a produrre sulla linea della 500 elettrica, ma anche – in anticipo sui tempi previsti – su quella della Maserati.

I lavoratori della linea della 500 Bev ritorneranno al lavoro da lunedì 20 gennaio a venerdì 31 gennaio, quelli della lastratura e sigillatura della Maserati da martedì 21 gennaio a venerdì 24 gennaio. Revisione preventiva, cabina smalto e revisione finale lavoreranno da lunedì 20 gennaio a venerdì 24 gennaio, mentre per quanto riguarda il montaggio l'attività lavorativa riprenderà da lunedì 27 gennaio. Verranno prodotte circa 30 vetture. «Visto che, in base alle comunicazioni precedenti, l'attività per la Maserati, avrebbe dovuto riprendere all'inizio di febbraio – commenta la Rsa Fiom – accogliamo in modo favorevole l'anticipo della produzione. Per i lavoratori sarebbe stato un periodo molto lun-

go di non lavoro con una perdita economica importante». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA FILIERA AUTOMOTIVE IN PIEMONTE



A Mirafiori riparte l'attività



Tronzano, Cirio e Amalberto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

## AUTO: 22 GENNAIO A ROMA 'FROM 100% TO 5%', TEST SU STRADA PER VETTURE ELETTRICHE -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 18 gen - Dopo la partenza ufficiale della prova in via della Conciliazione, prevista per le ore 10.45, si terra' presso l'adiacente Palazzo Cardinal Cesi (a partire dalle ore 11.30) il Talk "Che auto compriamo nel 2025", che vedra' il confronto tra rappresentanti delle associazioni automotive e sara' anticipato dalla presentazione in anteprima europea del white paper di Jato Dynamics 'Il prezzo giusto dell'auto elettrica'. Il report, presentato da Felipe Munoz - Senior analyst Jato Dynamics, approfondira' un tema centrale nell'evoluzione verso la mobilita' alla spina, ovvero i costi delle auto elettriche. Lo studio fotografa l'evoluzione dei prezzi in Europa, Stati Uniti e Cina, evidenziando il gap tra quest'ultimo mercato e il resto del mondo. A confrontarsi sui dati illustrati e su alcuni aspetti strategici della transizione verso l'auto elettrica saranno i rappresentanti delle associazioni automotive: Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), Francesco Naso, segretario generale di Motus-E e Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri).

Com-Fla-

(RADIOCOR) 18-01-25 12:24:51 (0207)ENE,INF 5 NNNN

### TAG

**ENERGIA INF ASIA CINA AMERICA DEL NORD  
STATI UNITI D'AMERICA EUROPA ITALIA LAZIO  
PROVINCIA DI ROMA COMUNE DI ROMA ROMA ITA**

Gruppo Euronext  
Euronext  
Live Markets  
Comunicati stampa

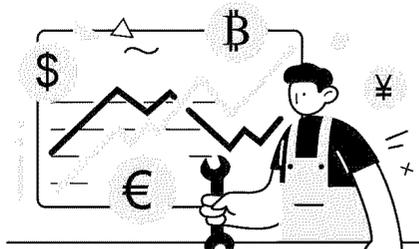
Altri link  
Comitato Corporate Governance  
Lavora con noi  
Pubblicità

EN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## ECONOMIA E LAVORO



## LA PRODUZIONE INDUSTRIALE ITALIANA È IN CALO PER IL VENTIDUESIMO MESE CONSECUTIVO

di Michele Manfrin

L'ISTAT ha pubblicato gli ultimi dati disponibili sulla produzione italiana, mostrando come la crisi del settore non abbia fine - nonostante gli annunci propagandistici del governo. I dati di novembre 2024 sulla produzione industriale vedono un progresso mensile dello 0,3% e confermano il trend negativo su base annua, facendo proseguire un declino che va avanti dall'inizio di febbraio 2023. Nonostante la crescita di alcuni settori, il profondo rosso di altri, come la produzione automobilistica, fa sì che la crisi del complesso industriale italiano non si arresti. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a novembre 2024 rispetto ai livelli dello stesso mese dell'anno precedente, mentre chiude i primi undici mesi del 2024 a -3,2% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Analizzando i dati nel dettaglio, emergono dinamiche contrastanti tra i diversi settori industriali. Rispetto al mese precedente si osservano incrementi significativi per l'energia (+1,6%), i beni di consumo (+0,9%) e i beni intermedi (+0,3%). Al contrario, i beni strumentali registrano una flessione dello 0,6%, segnalando difficoltà in un comparto cruciale per gli investimenti e l'innovazione. Su base annua si conferma la crescita dell'energia (+4,3%) e dei beni di consumo (+2,6%), ma crollano i beni intermedi (-2,5%) così come i beni strumentali (-4,9%). Nello specifico dei settori industriali, la fornitura di energia elettrica, gas e vapore segna

un incremento tendenziale del +7,6%, seguita dalla produzione di prodotti farmaceutici (+5,1%) e dalle industrie alimentari, bevande e tabacco (+4,5%). Tuttavia, questi settori da soli non bastano a bilanciare il quadro complessivo, in quanto tra i settori in maggiore difficoltà si registrano cali spaventosi. Le flessioni più marcate sono nella fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati (-15,5%), nella produzione di mezzi di trasporto (-13,8%) e nella fabbricazione di macchinari e attrezzature (-6,2%). Il settore che mette a segno i numeri peggiori è però quello delle auto, con una produzione in caduta libera del 37,5% su base mensile. Secondo i dati preliminari di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), la produzione domestica delle sole autovetture a novembre 2024 ammonta a circa 23 mila unità, in calo del 50,4% rispetto a novembre 2023. Nel cumulo degli undici mesi, invece, sono state prodotte oltre 295mila autovetture, in diminuzione del 42,3% rispetto al periodo gennaio-novembre 2023. Una variabile esterna di peso sulla diminuzione della produzione industriale italiana, tanto nell'automotive quanto nel suo complesso, è la crisi economica tedesca, uno dei nostri maggior partner commerciali. Le grosse difficoltà che quest'ultima sta registrando, con dati negativi come non se ne vedevano dal 2020, anno di inizio dell'emergenza pandemica, si ripercuotono anche sulla nostra economia. Le motivazioni sono diverse e quasi tutte legate alla situazione di incertezza geopolitica soprattutto legata al conflitto russo-ucraino, tra sanzioni che hanno avuto un effetto boomerang e costo dell'energia in netto aumento, facendo schizzare in alto il costo di produzione e quindi anche dei prezzi, con una conseguente contrazione della domanda instaurando una spirale negativa. Questi dati rappresentano più che un campanello d'allarme per il sistema economico italiano. La debolezza della produzione industriale potrebbe avere ripercussioni significative sull'occupazione e sulla crescita economica complessiva a lungo termine.

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

## AUTO: ANFIA, DICEMBRE POSITIVO PER AUTOCARRI E VENDITE BOOM PER GLI AUTOBUS

Luci e ombre per l'andamento del 2024 (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 19 gen - Dicembre 2024 positivo per il mercato italiano di autocarri (+1,1%), veicoli trainati (+4,3%), e autobus (+181,4%). Luci e ombre, invece, per l'intero anno: autocarri (-0,6%), veicoli trainati (-13,1%), mentre gli autobus hanno registrato una crescita del 26,7%. E' quanto comunica l'Anfia, specificando che a dicembre 2024 sono stati rilasciati 1.896 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+1,1% rispetto a dicembre 2023) e 902 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+4,3%), suddivisi in 104 rimorchi (+11,8%) e 798 semirimorchi (+3,4%). Nell'intero 2024 si contano 28.702 libretti di circolazione di nuovi autocarri, lo 0,6% in meno rispetto al 2023, e 13.513 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-13,1% rispetto a gennaio-dicembre 2023), così ripartiti: 1.376 rimorchi (+1,5%) e 12.137 semirimorchi (-14,5%).

Com-Fla-

(RADIOCOR) 19-01-25 14:59:45 (0332) 5 NNNN

TAG

ITA

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità





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

## AUTO: ANFIA, DICEMBRE POSITIVO PER AUTOCARRI E VENDITE BOOM PER GLI AUTOBUS -2-

24 ORE  
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 19 gen - Per quanto riguarda gli autobus, il mercato di quelli con ptt superiore a 3.500 kg ha registrato a dicembre 2024 937 nuove unita', con una crescita del 181,4% rispetto a dicembre 2023. Nel dodicesimo mese dell'anno tutti i comparti hanno avuto segno positivo: sono cresciuti tripla cifra gli autobus e midibus turistici (+255,6%), gli autobus adibiti al Tpl (+198,4%) e i minibus (+147,2%), mentre il rialzo e' stato a doppia cifra per gli scuolabus (+66,7%). Nell'intero 2024, i libretti di autobus rilasciati sono stati 6.594 (+26,7% rispetto a gennaio-dicembre 2023). Nel cumulato tutti i segmenti hanno avuto una variazione positiva: +92,6% i minibus, +24,7% gli autobus e midibus turistici, +19% gli autobus adibiti al Tpl e +8,6% gli scuolabus. 'Questi dati confermano la vitalita' del settore e il forte impegno delle aziende verso il rinnovamento delle flotte con mezzi piu' moderni e sostenibili, in linea con gli obiettivi di transizione ecologica', ha affermato Andrea Rampini, presidente della Sezione Autobus di [Anfia](#). 'Abbiamo accolto con favore la misura prevista dalla legge di bilancio che include le tecnologie ibride e diesel nel fondo rinnovo parco autobus, tuttavia e' fondamentale continuare a sostenere gli investimenti in innovazione e sostenibilita', con particolare attenzione allo sviluppo di tecnologie a basse e zero emissioni', ha aggiunto.

Tornando agli autocarri, 'i dati delle immatricolazioni del 2024 - in continuita', seppur con lievi cali, rispetto al 2023 - testimoniano la scarsa efficacia delle politiche pubbliche attualmente vigenti volte al rinnovo del parco circolante per l'autotrasporto', ha commentato Luca Sra, delegato [Anfia](#) per il trasporto merci, sottolineando che 'affinche' sia realizzato un vero svecchiamento delle flotte destinate al trasporto merci, con gli importanti benefici ambientali e di sicurezza a questo connessi, si rende necessario adottare una programmazione pluriennale di ampio respiro'.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 19-01-25 15:00:36 (0334) 5 NNNN

TAG

ITA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# IL REPORT SUL MEZZOGIORNO CHE CRESCE PIU' DEL NORD SUD SALVO PER UN PIL

L'indice che misura la ricchezza produttiva è +3,7%, contro il +3,4% del Centro-Nord. Spiccano Puglia (+8,1%), Campania (+4,9%) e Molise (+3,1%). La Basilicata è l'unica regione del Meridione a segnare un decremento, pari al -5,7%

Il Mezzogiorno, a differenza di altri periodi storici, supera il Centro-Nord nella crescita del PIL a prezzi costanti tra il 2019 e il 2023. Secondo le stime Svimez, il Pil del Sud è cresciuto del 3,7% rispetto al 2019, contro il +3,4% del Centro-Nord. Tra le regioni, spicca la Puglia, con un incremento del Pil reale dell'8,1%, il maggiore tra tutte le regioni italiane. Notevoli anche gli aumenti di Campania (+4,9%), Sicilia (+4,3%) e Molise (+3,1%), mentre la Basilicata è l'unica regione del Sud a segnare un decremento, pari al -5,7%. Guardando invece ai consumi delle famiglie, si evidenzia un calo drastico.

■ ALLE PAGINE 2 E 3



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**IL REPORT** SUL MEZZOGIORNO CHE CRESCE PIU' DEL NORD

# SUD SALVO PER UN PIL

L'indice che misura la ricchezza produttiva è +3,7%, contro il +3,4% del Centro-Nord. Spiccano Puglia (+8,1%), Campania (+4,9%) e Molise (+3,1%). La Basilicata è l'unica regione del Meridione a segnare un decremento, pari al -5,7%

**L'**economia italiana, la terza dell'Unione Europea per Pil dopo Germania e Francia, ha mostrato stagnazione negli ultimi tre decenni, ampliando il divario con i partner europei più performanti, mantenendo però un vantaggio sulla Spagna. Dal 1995 al 2023, la crescita economica è stata limitata, con un'accelerazione del divario tra il 2010 e il 2020. Tuttavia, dal 2019 al 2023, è l'unico Paese a registrare una crescita superiore all'1%, battendo Francia (+0,6%), Germania (+0,1%) e Spagna (-0,9%), evidenziando un potenziale miglioramento. Queste tra le conclusioni del report 'L'economia in Italia: performance e previsioni macroeconomiche' a cura di Francesco Baldi, Docente dell'International Master in Finance di Rome Business School; Massimiliano Parco, Economista, Centro Europa Ricerche e Valerio Mancini, direttore del Centro di Ricerca Divulgativo di Rome Business School. Un segnale positivo arriva dal Mezzogiorno, che, a differenza di altri periodi storici, supera il Centro-Nord nella crescita del PIL a prezzi costanti tra il 2019 e il 2023. Secondo le stime Svimez, il Pil del Mezzogiorno è cresciuto del 3,7% rispetto al 2019, contro il +3,4% del Centro-Nord. Tra

le regioni, spicca la Puglia, con un incremento del Pil reale dell'8,1%, il maggiore tra tutte le regioni italiane. Notevoli anche gli aumenti di Campania (+4,9%), Sicilia (+4,3%) e Molise (+3,1%), mentre la Basilicata è l'unica regione del Sud a segnare un decremento, pari al -5,7%.

**ANDAMENTO ECONOMICO DELL'ITALIA E PREVISIONI PER IL FUTURO** - Nel 2023, l'Italia ha generato un PIL di 1.917 miliardi di euro, superando la Spagna di 604 miliardi, ma con un divario di 648 miliardi rispetto alla Francia e oltre 1.600 miliardi di rispetto alla Germania. In particolare, il gap con la Germania si è ampliato tra il 2010 e il 2020, mentre l'Italia ha mantenuto un avanzo rispetto alla Spagna. Tra il 2011 e il 2019, l'Italia ha registrato una crescita media annua nulla, mentre Francia, Germania e Spagna hanno segnato variazioni in aumento. Tuttavia, dal 2019 al 2023, l'Italia è l'unico Paese a registrare una crescita media annua superiore all'1%, battendo Francia (+0,6%), Germania (+0,1%) e Spagna (-0,9%). "Nonostante il debito pubblico elevato e alcune rigidità strutturali che continuano a limitare il potenziale di crescita, l'Italia sembra aver intrapreso un percorso di maggiore stabilità, riuscendo a ridurre, almeno in parte, le distanze con i principali partner europei", affer-

ma Francesco Baldi

**RODUZIONE, CONSUMI E SPESA PUBBLICA** - Le previsioni per l'Italia nel quadriennio 2024-2027 indicano una crescita moderata del Pil. Per il 2024, ad eccezione della Commissione Europea, i previsori concordano su un aumento dello 0,5%. Per gli anni a venire, la Commissione Europea prevede una crescita dell'1% nel 2025 e dell'1,2% nel 2026. Banca d'Italia e Istat stimano una crescita dello 0,8% per il 2025, mentre Cer prevede lo 0,6%. Per il 2027, la visione più ottimistica è data dalla Banca d'Italia con una crescita del Pil rispetto al 2023 pari al 3,3%, mentre per Centro Europa Ricerche e Prometeia la crescita si fermerebbe rispettivamente al 2,8 e 2,3%. Guardando invece ai consumi delle famiglie e delle istituzioni sociali senza scopo di lucro, si evidenzia un calo drastico nel I trimestre 2020, scendendo sotto i 250 miliardi di euro e raggiungendo poco più di 220 miliardi nel II trimestre 2020, con una diminuzione del 18,2% rispetto al II trimestre 2019. Il dato riflette le restrizioni legate alla pandemia, il calo della mobilità e l'incertezza economica. Dopo un graduale recupero, i consumi hanno superato i livelli pre-pandemici nel III trimestre 2022. Il recente biennio 2023-2024 ha registrato una

discreta stabilità, portando i consumi delle famiglie nel III trimestre 2024 oltre i 275 miliardi di euro, punto di massimo della serie storica. In termini di dinamica, infatti, nel III trimestre 2024 i consumi finali delle famiglie e delle ISP hanno registrato un incremento dell'1,7% rispetto al I trimestre 2019. Infine, la spesa pubblica ha raggiunto 91,4 miliardi di euro, segnando un incremento del 5,8% rispetto al I trimestre 2019, riprendendosi da post-pandemia. L'Italia quindi si trova di fronte a un bivio: "Da un lato, i fondi del Pnrr offrono un'opportunità unica per trasformare il tessuto economico e infrastrutturale del paese; dall'altro, permangono rischi legati a inefficienze amministrative, ritardi nell'attuazione dei progetti e rigidità strutturali che potrebbero ostacolare il pieno sfruttamento delle risorse disponibili", afferma Massimiliano Parco.

**INVESTIMENTI E SCAMBI CON L'ESTERO** - Dopo lo shock pandemico, gli investimenti fissi lordi in Italia hanno registrato una crescita significativa, passando da 81,5 miliardi di euro nel I trimestre 2019 a oltre 107 miliardi nel III trimestre 2024, con un incremento del 31,6%. Il picco è stato raggiunto nel IV trimestre 2024, superando i 110 miliardi, seguito da una lieve flessione negli ultimi trimestri dello stesso anno. Non solo, guardando agli scambi con l'estero, l'economia italiana ha mantenuto un saldo commerciale positivo, con le importazioni di beni e servizi aumentate del 12,1%, da una media trimestrale di 120,3 miliardi di euro nel 2019 a 134,8 miliardi nel 2024. Le esportazioni, invece, sono incrementate in misura inferiore, +9,2%, passando da 139,2 a 152 miliardi di euro nella media dei primi tre trimestri del 2024. Tale dinamica ha inficiato

negativamente sul saldo di parte corrente, passato nella media trimestrale da 18,9 a 17,2 miliardi di euro. L'Italia, infatti, presenta un costante surplus commerciale dal lato dei beni, mentre dal lato dei servizi il valore delle importazioni dall'estero ha superato nella maggior parte dei trimestri il valore delle esportazioni. Più nello specifico, il valore medio delle esportazioni di merci dell'Italia nei primi tre trimestri 2024 si è attestato a 120 miliardi di euro, in aumento del 6,9% rispetto alla media trimestrale pre-pandemica. Le esportazioni di servizi, invece, sono incrementate maggiormente in volume (+20,3% media dei tre trimestri 2024 rispetto alla media 2019), seppur il valore si attesti a 33 miliardi di euro.

**L'IMPATTO DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA E DIGITALE SULL'ECONOMIA ITALIANA** - La transizione energetica in Italia, guidata dalla Strategia Energetica Nazionale (Sen) e dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (Pniec), mira entro il 2030 a raggiungere il 30% di energia rinnovabile sul consumo totale e a ridurre le emissioni di CO2 del 33% rispetto al 2005. Nel 2024, la produzione di veicoli elettrici è aumentata del 40% rispetto al 2022, con un incremento del 25% delle infrastrutture di ricarica (Anfia, 2024). Il Pnrr ha stanziato oltre 59 miliardi di euro per la transizione ecologica, con un focus sul Mezzogiorno, dove il 60% dell'energia potrebbe derivare da fonti rinnovabili entro il 2030. Secondo l'Istituto per l'Energia e l'Ambiente, i progetti svolti grazie al Pnrr potrebbero incrementare il Pil regionale del 5% e creare oltre 200.000 nuovi posti di lavoro entro il 2030. Infine, il risparmio derivante dalla riduzione delle importazioni di combustibili

fossili potrebbe raggiungere 20 miliardi di euro annui entro il 2030

Sul fronte della transizione digitale, secondo l'ultimo rapporto Digital Economy and Society Index, l'Italia si colloca al 18° posto in Europa, sottolineando la necessità di accelerare l'adozione tecnologica, specialmente nelle Pmi, che rappresentano il 99% del tessuto imprenditoriale italiano. Anche se queste stanno gradualmente integrando tecnologie avanzate come sistemi gestionali basati su cloud e strumenti di analisi dei dati, solo il 35% utilizza tecnologie avanzate, limitando la competitività del paese nel mercato globale (Unioncamere, 2024). Infine, nonostante il ritardo rispetto ad altri paesi europei, più nello specifico, la manifattura avanzata, in particolare nel Nord Italia, ha implementato soluzioni digitali che hanno aumentato la produttività del 20% dal 2020, grazie all'utilizzo di sistemi automatizzati e robot collaborativi. Secondo un rapporto di Confindustria (2024), l'adozione di tecnologie come il digital twin ha ridotto i tempi di sviluppo prodotto del 30%. Anche l'agricoltura di precisione vede diversi progressi: ha ridotto del 30% gli sprechi idrici e fertilizzanti grazie all'utilizzo di sensori IoT e droni. Questa innovazione ha aumentato la resa delle colture del 15% in regioni come Emilia-Romagna e Veneto (Coldiretti, 2024).

**IL RUOLO DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE NELL'ECONOMIA ITALIANA** - La pandemia da Covid-19 ha accelerato la regionalizzazione delle catene di approvvigionamento, ma l'export italiano ha mostrato resilienza, crescendo del 12% nel 2023 rispetto al 2019 (Istat, 2024). Settori chiave come la meccanica di precisione e

la chimica hanno registrato incrementi rispettivamente del 15% e del 10%, trainati da innovazione tecnologica e automazione. I mercati emergenti offrono opportunità cruciali: le esportazioni italiane verso l'Africa subsahariana sono cresciute del 20% tra il 2020 e il 2023, grazie a settori come il tessile e la meccanica agricola. La moda italiana rappresenta il 30% dell'export mondiale di lusso, consolidando il primato del Made in Italy, mentre il settore alimentare, con oltre 50 miliardi di euro di export annuo, ha visto un aumento del 18% nei prodotti certificati Dop e Igp nel 2023 (Coldiretti, 2024). Va sottolineato il conflitto commerciale tra Usa e Cina, che ha favorito le esportazioni italiane verso gli Stati Uniti, con una crescita del 25% nei settori della moda e dell'arredamento. Guardando al futuro, l'Italia deve continuare a capitalizzare sui progressi economici fatti finora, affrontando le sfide strutturali che ancora limitano il suo potenziale. "Una crescita sostenuta richiederà non solo l'efficace implementazione dei fondi del Pnrr, ma anche un impegno concertato per ridurre la burocrazia, migliorare le competenze digitali e tecniche, e sfruttare appieno le opportunità offerte dalla transizione verde e tecnologica. Il 2024-2027 sarà un quadriennio decisivo per trasformare i segnali positivi in risultati concreti e duraturi", conclude Valerio Mancini.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849