



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dall'11 al 17 febbraio 2025

Torino, 19 febbraio 2025

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
10/17	Parts Truck	01/02/2025	<i>Camion bene, autobus BENISSIMO</i>	2
9	MF - Milano Finanza	11/02/2025	<i>Byd cerca fornitori italiani: commesse per miliardi (A.Boeris)</i>	10
20	Libero Quotidiano	11/02/2025	<i>C'e' da imparare dalle lusinghe di Byd alla filiera italiana (S.Iacometti)</i>	11
2	Il Giornale del Piemonte e della Liguria (Il Giornale)	11/02/2025	<i>Byd lancia l'opa sulla filiera italiana dell'auto</i>	12
	Agenparl.eu	11/02/2025	<i>comunicato AUTOMOTIVE, L'ASSESSORE TRONZANO: IL PIEMONTE SARA' PROTAGONISTA DELLA TRANSIZIONE INDUS</i>	14
	Ansa.it	12/02/2025	<i>Anfia, produzione auto crolla a -65% a dicembre, nel 2024 -43%</i>	17
27	Il Sole 24 Ore	12/02/2025	<i>In Piemonte al via il piano per formare i cassintegrati (C.Tucci)</i>	18
	Autobusweb.com	12/02/2025	<i>Mercato autobus Italia 2025, gennaio in positivo: 635 immatricolazioni, 91 elettriche (14,3%)</i>	20
	Borsaitaliana.it	12/02/2025	<i>Anfia: inizio d'anno in ribasso a doppia cifra per autocarri e veicoli trainati</i>	23
	Borsaitaliana.it	12/02/2025	<i>ANFIA: produzione automotive in crisi, -36,6% a dicembre</i>	25
	Ferpress.it	12/02/2025	<i>ANFIA: inizio d'anno in ribasso a doppia cifra per autocarri e trainati. Autobus contengono crescita</i>	27
	Ilcorriere.net	12/02/2025	<i>Automotive: Il Piemonte sara' protagonista della transizione industriale</i>	30
	It.motor1.com	12/02/2025	<i>Quante e quali auto italiane rischiano i dazi di Trump</i>	33
	Lastampa.it	12/02/2025	<i>Anfia: inizio d'anno in ribasso a doppia cifra per autocarri e veicoli trainati</i>	38
	Lastampa.it	12/02/2025	<i>ANFIA: produzione automotive in crisi, -36,6% a dicembre</i>	41
	Repubblica.it	12/02/2025	<i>Anfia: inizio d'anno in ribasso a doppia cifra per autocarri e veicoli trainati</i>	43
	Repubblica.it	12/02/2025	<i>ANFIA: produzione automotive in crisi, -36,6% a dicembre</i>	45
1+7	Il Sole 24 Ore	13/02/2025	<i>La produzione torna ai livelli Covid (L.Orlando)</i>	47
1+31	Corriere della Sera	13/02/2025	<i>L'industria crolla del 7,1% (R.Querze')</i>	50
12	La Repubblica	13/02/2025	<i>Int. a D.Fumarola: Fumarola "Siamo autonomi ma il governo e' attento al dialogo Il salario minimo impoverisce" (R.Amato)</i>	51
12	La Repubblica	13/02/2025	<i>Industria e auto, crollo produzione a dicembre</i>	53
8/9	La Stampa	13/02/2025	<i>La grande frenata (A.Barbera)</i>	54
13/15	MF - Milano Finanza	13/02/2025	<i>Best Insurance 2025- Auto elettriche, quanto ci costano tra premi e costi di riparazione?</i>	56
5	Il Messaggero	13/02/2025	<i>Automotive la produzione cade del 65% a dicembre</i>	58
1+6/7	Il Giornale	13/02/2025	<i>Energia piu' cara, produzione giu': a dicembre -7,1% (G.De Francesco)</i>	59

Camion bene, autobus **BENISSIMO**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il 2024 per il mondo dei veicoli commerciali e industriali è stato un anno ancora positivo, con una leggera flessione nei veicoli >3,5 ton (-0,6%). Record per gli autobus con 6.600 veicoli immatricolati, volumi mai raggiunti in Italia. Continua l'emorragia dei trainati

di Miriam Sala

L'anno 2024 si è aperto sotto l'influenza di dinamiche economiche e geopolitiche complesse, frutto di una difficile transizione da un triennio caratterizzato da crisi globali tra cui la pandemia, la guerra in Ucraina e l'elevata inflazione e si è chiuso all'insegna dell'incertezza. Sebbene il Fondo Monetario Internazionale nel suo ultimo World Economic Outlook mostri segnali di una graduale stabilizzazione economica, i fattori di rischio che caratterizzano la fragile congiuntura politica ed economica internazionale (da un lato i conflitti e dall'altro le forti spinte al protezionismo) sono oggetto di grande attenzione e preoccupazione.

LA CONGIUNTURA ECONOMICA GLOBALE

Nel 2023 l'economia mondiale aveva registrato una moderata decelerazione con una crescita stimata al +3,1%, in linea con le proiezioni del FMI. Per il 2024, il FMI prevede una lieve ulteriore riduzione della crescita globale, al +2,9%. L'inflazione, pur in calo rispetto ai picchi del 2022, rimane una preoccupazione centrale, in particolare nelle economie avanzate dove si attesta intorno al 3,6%. Nei mercati emergenti, la crescita si mantiene relativamente robusta grazie al contributo della Cina (+4,6%) e

dell'India (+6,3%). Le principali economie mondiali mostrano performance assai differenti tra loro. Gli Stati Uniti, dopo una solida espansione nel 2023 (+2,4%), sono previsti in rallentamento (+1,4%) nel 2024, complice il proseguimento della stretta monetaria della Federal Reserve. La Cina, invece, affronta il rallentamento strutturale di un modello economico in transizione, pur mantenendo una crescita solida rispetto agli standard globali. Per il 2025, il FMI prevede un quadro globale caratterizzato da una stabilizzazione graduale. La crescita mondiale dovrebbe attestarsi intorno al +3,0%, sostenuta da un miglioramento delle condizioni macroeconomiche nelle economie avanzate e da una politica monetaria meno restrittiva. Tuttavia, permangono incertezze legate alle tensioni geopolitiche e alle disuguaglianze economiche tra le diverse regioni.

L'UNIONE EUROPEA: UN'ECONOMIA IN BILICO

L'Area Euro ha chiuso il 2023 con una crescita marginale dello 0,6%, trainata da una performance stagnante nel quarto trimestre (-0,1% congiunturale). Per il 2024 le proiezioni indicano un moderato recupero, con il PIL previsto in aumento dell'1,2% grazie al miglioramento delle condizioni infla-



MERCATO



LCV

ITALIA - LCV CON PTT ≤3.500 KG - TREND MENSILE
ARCHIVIO AGGIORNATO AL 7/1/2025 - ELABORAZIONI PER DATA TARGA

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	17.950	13.292	35,0
Febbraio	18.079	14.866	21,6
Marzo	20.272	19.065	6,3
Aprile	16.464	13.635	20,7
Maggio	18.503	17.388	6,4
Giugno	20.633	17.029	21,2
Luglio	16.865	16.510	2,2
Agosto	7.588	10.942	-30,7
Settembre	14.202	17.643	-19,5
Ottobre	16.574	19.476	-14,9
Novembre	16.093	19.158	-16,0
Dicembre	15.267	17.727	-13,9
Totale	198.490	196.731	0,9
Gen-Dic 2024	198.490	196.731	0,9

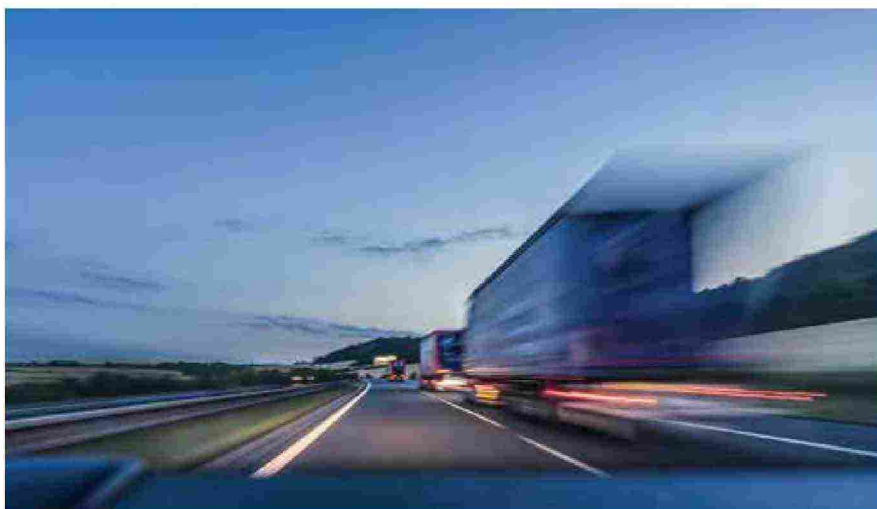
Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

12

zionistiche e al graduale allentamento delle politiche monetarie restrittive della BCE. L'inflazione nell'Area Euro, che aveva raggiunto il 9,2% nel 2022, si è ridotta significativamente nel corso del 2023, chiudendo l'anno al 2,9%. Tuttavia il dato "core" (escludendo energia e alimenti) rimane elevato, al 3,4%, suggerendo che le pressioni inflazionistiche sottostanti non sono ancora completamente sotto controllo. Eurostat ha recentemente diffuso il dato preliminare sull'andamento dei prezzi al consumo in Area Euro a dicembre 2024. L'inflazione nell'Area Euro ha registrato un incremento annuale del 2,4%, in aumento rispetto al +2,2% di novembre 2024 e in flessione rispetto al +2,9% dello stesso mese dello scorso anno. Il dato è stato in linea con il consensus degli analisti. La componente servizi ha avuto la più rapida crescita (+4% rispetto a dicembre 2023). Su base mensile i prezzi al consumo nell'Area Euro hanno registrato un aumento dello 0,4%. Il dato core (che esclude cibo, energia, alcol e tabacco) ha evidenziato un incremento del 2,7% su

base annuale. Nella riunione del 12 dicembre 2024 il Consiglio Direttivo ha deciso di ridurre di 25 punti base i tre tassi di interesse di riferimento

della BCE. In particolare, la decisione di ridurre il tasso di interesse sui depositi presso la Banca Centrale, ossia il tasso con il quale il Consiglio Direttivo orienta la politica monetaria, si è basata sulla valutazione aggiornata circa le prospettive di inflazione, la dinamica dell'inflazione di fondo e l'intensità della trasmissione della politica monetaria. Il processo di disinflazione è ben avviato in Europa. In base alle proiezioni macroeconomiche formulate a dicembre 2024 dagli esperti dell'Eurosistema per l'Area Euro ci si attende che l'inflazione complessiva si collochi in media al 2,4% nel 2024. Per il 2025, l'inflazione nell'UE è attesa stabilizzarsi ulteriormente attestandosi intorno al 2,0%, in linea con l'obiettivo delle principali banche centrali. Questo migliora-



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



AUTOCARRI

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

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 7/1/2025 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	2.964	2.586	14,6
Febbraio	2.315	2.207	4,9
Marzo	2.604	2.640	-1,4
Aprile	2.348	1.994	17,8
Maggio	3.092	2.967	4,2
Giugno	3.443	2.792	23,3
Luglio	2.766	2.796	-1,1
Agosto	1.389	2.567	-45,9
Settembre	1.709	1.613	6,0
Ottobre	2.194	2.237	-1,9
Novembre	1.982	2.616	-24,2
Dicembre	1.896	1.874	1,2
Totale	28.702	28.889	-0,6
Gen-Dic 2024	28.702	28.889	-0,6

Area geografica	Gen-Dic 2024	Gen-Dic 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	8.100	8.194	-1,1
Nord Est	8.251	7.891	4,6
Centro	4.536	4.611	-1,6
Sud-Isole	7.815	8.193	-4,6
Totale	28.702	28.889	-0,6

Classi di peso (kg)	Gen-Dic 2024	Gen-Dic 2023	Var. % 24/23
3.501 - 5.000	357	174	105,2
5.001 - 8.000	2.318	2.304	0,6
8.001 - 12.500	1.282	1.323	-3,1
12.501 - 16.000	996	917	8,6
>16.000	23.749	24.171	-1,7
Totale	28.702	28.889	-0,6

Tipologia	Gen-Dic 2024	Gen-Dic 2023	Var. % 24/23
Trattori	14.333	14.924	-4,0
Cabinati	14.369	13.965	2,9
Totale	28.702	28.889	-0,6

Destinazione	Gen-Dic 2024	Gen-Dic 2023	Var. % 24/23
Cantiere	3.126	2.648	18,1
Stradali	25.576	26.241	-2,5
Totale	28.702	28.889	-0,6

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

13

mento dovrebbe favorire un clima più positivo per gli investimenti e i consumi. La Germania, principale economia dell'UE, continua ad affrontare significative difficoltà. Il 2023 si è concluso con una contrazione del PIL dello 0,3% a causa del calo nella produzione industriale (-6,8% annuo a novembre 2023) e della crisi nel settore edilizio, appesantito dai tassi di interesse elevati. Il FMI prevede per il 2024 una crescita dello 0,9%, sostenuta dai servizi e da un parziale recupero della domanda globale. Nel 2025 si prevede che la Germania possa consolidare la ripresa, con una crescita stimata intorno all'1,2% favorita dal rafforzamento dell'export e da un recupero degli investimenti industriali, in particolare nei settori legati alla transizione energetica. In

Francia e Spagna, le prospettive appaiono migliori rispetto alla media europea. La Francia dovrebbe crescere dell'1,2% nel 2024 grazie alla resi-

lienza dei consumi privati. La Spagna, invece, beneficia di una forte domanda turistica e di investimenti legati ai fondi europei, con un PIL previsto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MERCATO



AUTOBUS

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

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 7/1/2025 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	583	418	39,5
Febbraio	498	419	18,9
Marzo	494	508	-2,8
Aprile	562	316	77,8
Maggio	632	358	76,5
Giugno	707	389	81,7
Luglio	670	496	35,1
Agosto	256	464	-44,8
Settembre	396	598	-33,8
Ottobre	427	449	-4,9
Novembre	432	457	-5,5
Dicembre	937	333	181,4
Totale	6.594	5.205	26,7
Gen-dic 2024	6.594	5.205	26,7

Area geografica	Gen-Dic 2024	Gen-Dic 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	1.224	1.256	-2,5
Nord Est	993	1.117	-11,1
Centro	1.737	1.004	73,0
Sud-Isole	2.640	1.828	44,4
Totale	6.594	5.205	26,7

Segmento Anfia	Gen-Dic 2024	Gen-Dic 2023	Var. % 24/23
Autobus/Midibus urbani	2.439	1.403	73,8
Autobus/Midibus interurbani	1.791	2.153	-16,8
Autobus/Midibus turistici	651	522	24,7
Minibus	1.121	582	92,6
Scuolabus	592	545	8,6
Totale	6.594	5.205	26,7

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

in aumento dell'1,7%. Per il 2025, entrambe le economie sono attese mantenere un ritmo di crescita stabile, con un focus particolare sulla modernizzazione infrastrutturale e sul rafforzamento delle esportazioni. Tra le sfide principali per l'Europa vi sono il continuo aumento dei costi energetici, la dipendenza tecnologica e il rallentamento della produttività industriale. Tuttavia, le politiche di investimento collegate al Green Deal europeo e ai fondi del Next Generation EU potrebbero fornire un impulso cruciale alla transizione energetica e digitale. Nel 2025, l'implementazione avanzata di questi programmi potrebbe generare effetti positivi significativi, aumentando la resilienza economica e favorendo una crescita più sostenibile.

LA CONGIUNTURA ITALIANA

L'economia italiana ha mostrato segnali di resilienza nel 2023, crescendo dello 0,7% nonostante le difficoltà globali. Per il 2024, le proiezioni rimangono stabili: secondo le previsioni di Istat più aggiornate, nel 2024 il PIL italiano crescerà dello 0,5% rispetto al 2023, una percentuale più bassa rispetto al +1% stimato dal Governo in primavera. Secondo le stime

preliminari, l'aumento del PIL è stato trainato soprattutto dalle esportazioni mentre la domanda interna, che comprende i consumi delle famiglie, gli investimenti delle imprese e la spesa pubblica, è inferiore all'anno precedente. Se fosse confermata, la crescita del 2024 sarebbe più bassa di quella registrata nel 2023 e se non si considera il 2020, l'anno in cui è iniziata la pandemia di Covid-19,





RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

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

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 7/1/2025 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	1.194	1.364	-12,5
Febbraio	974	1.331	-26,8
Marzo	1.096	1.711	-35,9
Aprile	1.147	1.133	1,2
Maggio	1.307	1.468	-11,0
Giugno	1.447	1.371	5,5
Luglio	1.431	1.343	6,6
Agosto	794	952	-16,6
Settembre	873	1.322	-34,0
Ottobre	1.199	1.260	-4,8
Novembre	1.149	1.432	-19,8
Dicembre	902	865	4,3
Totale	13.513	15.552	-13,1
Gen-dic 2024	13.513	15.552	-13,1

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

Area geografica	Gen-Dic 2024	Gen-Dic 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	3.361	4.239	-20,7
Nord Est	3.645	4.712	-22,6
Centro	2.002	2.163	-7,4
Sud-Isole	4.505	4.438	1,5
Totale	13.513	15.552	-13,1

Tipologia	Gen-Dic 2024	Gen-Dic 2023	Var. % 24/23
Rimorchi	1.376	1.356	1,5
Semirimorchi	12.137	14.196	-14,5
Totale	13.513	15.552	-13,1

Provenienza	Gen-Dic 2024	Gen-Dic 2023	Var. % 24/23
Marche nazionali	6.081	6.153	-1,2
Marche estere	7.432	9.399	-20,9
Totale	13.513	15.552	-13,1

la percentuale di crescita del 2024 è una delle più basse degli ultimi dieci anni insieme al 2019, quando la crescita si era fermata allo 0,4%. Tra i grandi Paesi europei l'Italia è il secondo con la crescita più bassa. Secondo le stime più recenti della Commissione Europea, dell'Organizzazione internazionale per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE) e del Fondo Monetario Internazionale, il PIL di Spagna e Francia cresceranno di più di quello italiano mentre il PIL della Germania, colpita dalla crisi economica, meno. Nel 2024 è proseguito l'aumento dell'occupazione in corso ormai dal 2021. I dati di Istat più aggiornati mostrano che tra gennaio e ottobre il tasso di occupazione è passato dal 61,9 al 62,5%. Si tratta della percentuale più alta mai raggiunta dal 2004, ma rimane la per-

centuale più bassa in confronto agli altri Paesi dell'Unione Europea. Nello stesso periodo di tempo il tasso di disoccupazione è sceso dal 7,2 al 5,8%. Questa percentuale esclude però chi non ha un lavoro e non lo cerca e su questo fronte la situazione è peggiorativa. Tra gennaio e ottobre il tasso di inattività nella popolazione tra i 15 e i 64 anni è passato dal 33,2 al 33,6%. A ottobre oltre 12,5 milioni di persone in Italia in questa fascia d'età non hanno un lavoro e nemmeno lo cercano: quasi 200mila in più rispetto a gennaio. Nel 2024 è proseguito il calo della produzione industriale, iniziato nel corso del 2022 dopo la ripresa post pandemia. Secondo Istat l'indice della produzione industriale (2021=100) era pari a 97,4 alla fine del 2023, mentre è arrivato a 94,1 ad ottobre 2024.

Gli investimenti pubblici e privati, sostenuti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), rappresentano un volano fondamentale per la crescita. Tra le priorità, la modernizzazione delle infrastrutture, la transizione energetica e l'innovazione tecnologica. Tuttavia, la piena realizzazione del Piano dipende dalla capacità amministrativa e dal rispetto delle scadenze imposte dall'UE. Per il 2025 la piena attuazione del PNRR potrebbe generare un significativo impulso alla crescita, soprattutto nei settori tecnologici e delle infrastrutture verdi, migliorando la competitività complessiva del Paese. Nonostante alcuni segnali di ottimismo il 2024 dovrebbe costituire un anno di transizione caratterizzato da rischi geopolitici (come l'evoluzione del conflitto in Ucraina), vulnerabilità

MERCATO

finanziarie legate all'elevato livello di debito pubblico e privato e sfide strutturali nell'economia globale. Le politiche economiche dovranno mantenere un equilibrio delicato tra il sostegno alla crescita e la stabilità finanziaria. Per l'Italia e l'UE, il successo dipenderà dalla capacità di cogliere le opportunità offerte dalla transizione verde e digitale, e di costruire una maggiore resilienza economica e sociale. Nel 2025 la stabilizzazione prevista potrebbe rappresentare un punto di svolta, con una crescita più bilanciata e sostenibile. Il FMI sottolinea l'importanza di politiche inclusive e collaborative a livello internazionale per affrontare le sfide comuni e garantire una prosperità condivisa.

16

DOMANDA DI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

Veicoli commerciali <3.500 kg

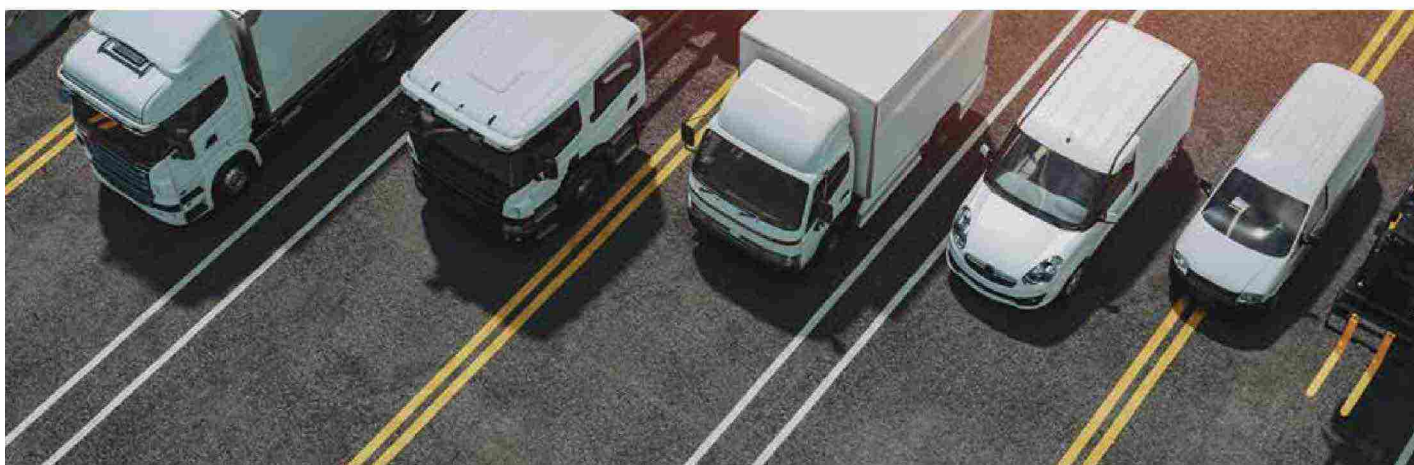
Il mercato dei veicoli commerciali leggeri chiude il 2024 con volumi lievemente più elevati rispetto al 2023. Sono 198.500 circa i veicoli immatricolati contro i 196.731 dell'anno precedente, con una variazione percentuale positiva dello 0,9%. Se confrontato con i volumi pre-pandemia il comparto cresce del 5,7%, avvicinandosi ai volumi record del 2016 (oltre

200mila unità immatricolate). Il trend mensile mostra variazioni positive solo fino a luglio mentre, a partire da agosto, si sono registrati costanti cali a doppia cifra. Analizzando il mercato per alimentazione si evince come il diesel sia ancora il carburante preferito: circa l'84% dell'immatricolato predilige infatti questa motorizzazione inclusa la "variante" biodiesel e costituisce, nel complesso, l'unica alimentazione in crescita. In calo tutte le altre ed in particolar modo i veicoli ricaricabili (BEV+PHEV perdono infatti 1,6 punti percentuali di quota di mercato, con volumi inferiori di circa 3.000 unità rispetto all'immatricolato del 2023). Il brand a registrare le maggiori immatricolazioni nell'anno rimane Fiat, che però perde quote di mercato rispetto al 2023 (-2,7 punti percentuali) e mostra volumi in ribasso del 10% circa. Seguono Ford, con una crescita del 22% ed una market share del 16,8% e Renault, con il 9,4% di quota e una crescita dell'1,8%. Per distribuzione geografica l'area con il maggiore numero di immatricolazioni rimane il Nord Est, che costituisce poco meno di un terzo del mercato nonostante risulti essere l'unica area in flessione (-4,2% rispetto al 2023). Mentre il Nord Ovest mostra volu-

mi sostanzialmente stabili (+0,2% vs 2023), crescono il Centro (+8,4%) e il Sud con le Isole (+3,7%). Le regioni a registrare le vendite del comparto più alte sono la Lombardia (28.700 unità immatricolate), il Piemonte (27.500) e la Toscana (24.800).

Autocarri >3.500 kg ptt

Gli autocarri pesanti chiudono il 2024 con volumi di poco inferiori rispetto all'anno precedente: sono 28.702 le unità vendute contro le 28.889 del 2023. In percentuale, i volumi immatricolati registrano una variazione negativa dello 0,6%. Il trend mensile mostra le variazioni negative più alte in agosto e novembre, rispettivamente -45,9% e -24,2%. Positivi o sostanzialmente in linea i mesi restanti, con aprile e giugno a registrare le migliori performance (+17,8% e +23,3%). Nell'anno considerato solo il Nord Est mostra una variazione positiva, con volumi in crescita del 4,6%. Il Sud registra la peggiore performance con -4,6%, seguito dal Centro (-1,6%) e dal Nord Ovest (-1,1%). Per distribuzione, le aree che hanno registrato più immatricolazioni sono il Nord Ovest con una market share del 28,8%, seguito dal Nord Est (28,2%) e dal Sud con il 27,2%. Fanalino di coda il Centro con il restante 15,8% del mercato.



Nell'analisi per classi di peso gli autocarri sopra le 16 t, che costituiscono l'82,7% del mercato, registrando una flessione dell'1,7% rispetto al 2023. In crescita tutte le altre, ad eccezione del segmento compreso tra gli 8.001 e i 12.500 kg, che non riesce a recuperare i volumi del 2023 (-3,1% rispetto al cumulato gennaio-dicembre dell'anno precedente). Per destinazione, gli autocarri stradali con 25.580 libretti di circolazione emessi costituiscono l'89,1% del mercato totale riducendo però i propri volumi del 2,5%. I mezzi destinati ai cantieri, che hanno una quota del 10,9%, registrano di contro una crescita pari al 18,1%. Più equilibrata la distribuzione tra autocarri rigidi (49,9%) e trattori stradali (50,1%), con volumi rispettivamente in aumento del 2,9% e in calo del 4% rispetto al periodo gennaio-dicembre 2023. La stima di Anfia per l'anno appena iniziato si attesta su volumi pressoché stabili (-0,7% rispetto all'anno appena concluso).

Rimorchi/semirimorchi >3.500 kg ptt

Il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg, che aveva già registrato una flessione nel 2023 (-8% circa sul 2022), continua la tendenza negativa. Con 13.513 rimorchi e semirimorchi immatricolati, il comparto risulta in calo del 13,1%. In calo le immatricolazioni di Centro (-7,4%), Nord Ovest (-20,7%) e Nord Est (-22,6%). In crescita, seppur lieve, solo il Sud con le Isole (+1,5%), che risulta essere anche il primo mercato per rilevanza (un terzo del mercato è immatricolato proprio in queste regioni). Seguono il Nord Est (27%), il Nord Ovest (24,9%) e il Centro (14,8%). Le marche estere (con il 55% del mercato) registrano una contrazione



pari al 20,9% nel cumulato da inizio anno, mentre le marche nazionali (il rimanente 45%) guadagnano terreno per quota di mercato e registrano un -1,2%. Il mercato si compone per l'89,8% di semirimorchi (12.137 unità, -14,5% sull'anno precedente) e per il solo 10,2% di rimorchi (1.376 unità da inizio anno, +1,5% rispetto al 2023).

Autobus >3.500 kg ptt

Il mercato degli autobus, che ha beneficiato negli ultimi anni dei fondi del PNRR e del Fondo Complementare per la mobilità (2,5 miliardi di euro), oltre ai quasi 5 miliardi di euro stanziati nel Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e dai vari fondi locali, ha registrato nel 2023 le immatricolazioni più alte degli ultimi vent'anni: circa 5.200 unità, in crescita del 56,2% sul 2022 e ha superato ogni record nel 2024. Nell'anno sono infatti stati immatricolati quasi 6.600 veicoli, volumi mai raggiunti nel nostro Paese. Iveco risulta essere il brand con la maggiore quota di mercato (44,4%), sebbene inferiore alla market share del 2023 (49,2%). I volumi del costruttore italiano risultano in crescita del 14,5% rispetto a quelli dell'anno precedente. Segue Mercedes con il 13,3% di quota, anch'essa in calo di oltre 4 p.p. rispetto al 2023. Anche i volumi di Mercedes risultano essere inferiori sul 2023, con un -3% di variazione. Dal punto di vista dell'area geografica, risultano in crescita a

cominciare il Centro (+73%) ed il Sud con le Isole (+44,4%). In calo le regioni del Nord, che hanno evidentemente sfruttato già nel 2023 gli incentivi (il Nord Est registra un -11,1%, mentre il Nord Ovest -2,5 rispetto all'anno precedente). La distribuzione degli autobus immatricolati vede il Sud con la quota di mercato più alta (40%), seguita dal Centro (26,3%) e dal Nord Ovest (18,6%). Segue il Nord Est con il 15,1% del mercato. Per destinazione d'uso risultano in crescita tutti i segmenti fuorché gli interurbani che, con 1.791 libretti emessi, registrano una flessione del 16,8%: i minibus e i bus urbani sono i segmenti che crescono maggiormente, con volumi in crescita rispettivamente del 92,6% e del 73,8%. Questi ultimi rappresentano anche il segmento con la quota di mercato più alta dall'inizio dell'anno: gli urbani costituiscono infatti il 37% dell'intero mercato. Anche gli autobus turistici registrano una forte crescita (+24,7%) rispetto ai volumi dello scorso anno. Infine gli scuolabus, che costituiscono il 9% del mercato, registrano un incremento pari all'8,6% rispetto al periodo gennaio-dicembre 2023. La previsione, visto l'andamento della seconda metà del 2024 e nonostante i fondi destinati al Trasporto Pubblico Locale, rimane conservativa, con volumi in lieve riduzione rispetto ad un anno difficilmente eguagliabile.

17

Byd cerca fornitori italiani: commesse per miliardi

di Andrea Boeris

La filiera italiana dell'auto potrebbe giocare un ruolo chiave nella strategia europea del colosso cinese Byd, che il 20 e 21 febbraio incontrerà circa 300 fornitori italiani al Mauto di Torino. L'obiettivo è individuare partner strategici per la produzione di 500 mila veicoli l'anno che usciranno dagli stabilimenti europei del gruppo in Ungheria (da ottobre 2025) e in Turchia (da marzo 2026).

All'incontro, organizzato in collaborazione con Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ci sarà Alfredo Altavilla, advisor di Byd per l'Europa, insieme ai vertici della divisione acquisti del gruppo e a un rappresentante del Mimit. «I posti sono quasi esauriti, abbiamo 500 partecipanti e molte aziende di rilievo saranno rappresentate da più delegati», ha dichiarato Alfredo Altavilla, ex dirigente Fca ai tempi di Sergio Marchionne, parlando ieri a Torino al lancio del nuovo modello Atto 2.

Secondo Altavilla, la filiera italiana dell'automotive è altamente competitiva e competente e lo ha dimostrato collaborando con le principali case tedesche. «Byd è un'azienda molto verticalizzata, ma con cinque stabilimenti in giro per il mondo ha bisogno di fornitori locali. E oggi, con volumi di produzione ancora bassi, la filiera italiana ha un potenziale enorme che merita di essere valorizzato». Le commesse in gioco non sono di poco conto. Sebbene Altavilla non abbia fornito cifre precise, ha parlato di «diversi miliardi di euro», un segnale chiaro del peso che Byd intende dare ai fornitori italiani nella sua strategia di espansione nel mercato europeo.

Altavilla ha anche confermato che Byd sta trattando con altre case per accordi di pooling sulle emissioni Co2. «Ci sono colloqui in corso, siamo a buon punto», ha spiegato. Tra i colossi europei che non hanno ancora aderito a nessun pool ci sono ad esempio Bmw e soprattutto Volkswagen, che ha già dichiarato di aspettarsi di dover pagare 1,5 miliardi di multe nel 2025. (riproduzione riservata)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

IL COMMENTO

C'è da imparare dalle lusinghe di Byd alla filiera italiana

SANDRO IACOMETTI

■ Un manager italiano, per anni al fianco di Sergio Marchionne, che critica la Ue per il green deal, promette sostegno alle case automobilistiche europee e dà speranza all'indotto della nostra componentistica. Le mosse di Alfredo Altavilla, advisor per l'Europa del colosso cinese delle auto elettriche Byd, meritano attenzione. Soprattutto da parte di chi si ostina ad affidare i mercati locali (come ha fatto Stellantis fino alla cacciata di Carlos Tavares e come fanno moltissime aziende internazionali) a manager stranieri che saranno pure bravissimi, ma si muovono come elefanti in una cristalleria, creando diffidenza e ostilità. Sgombriamo il campo da sovranismi e nazionalismi. Qui non sono in gioco gli ideali, ma le idee. E i cinesi, a quanto pare, stanno diventando superiori anche in questo.

Per conquistare il mercato dell'automotive europeo, e in particolare quello italiano dove il numero di auto per abitante è il doppio della media Ue, hanno scelto come ambasciatore non un alieno catapultato in territori sconosciuti, ma uno che ci conosce come le sue tasche e che quando era al fianco di Marchionne, guarda un po', considerava la corsa sull'elettrico una catastrofica fesseria. Ora le auto elettriche le deve vendere, ma il pragmatismo è quello di allora. Chiede alla Ue di fare marcia indietro sulle multe, festeggia per l'ipotesi di aprire un varco alle ibride dopo il 2035, ma, soprattutto, chiama a raccolta le imprese italiane per sostenere le forniture dei circa 500mila veicoli l'anno che Byd produrrà in Europa con l'apertura delle fabbriche in Ungheria e in Turchia, a fine 2025 e inizio 2026.

Fuori i cinesi dall'Italia? Non proprio. Il 20 e 21 febbraio Altavilla incontrerà insieme ad Anfia e Mimit al Mauto di Torino circa 300 fornitori italiani di diversi componenti per interni, software, freni e pneumatici. «Quello che potevo fare era consentire alla componentistica italiana di essere la prima a offrirsi con la propria competitività, la propria tecnologia. Non ci saremmo aspettati una simile risposta, c'è molta attesa», ha detto Altavilla, a margine della presentazione del suv elettrico compatto Atto 2 alle Ogr di Torino. Altavilla, che manco a dirlo nel nostro Paese è affiancato dal manager italiano Alessandro Grosso, ha poi parlato dell'eventuale interesse di Byd per altri impianti in Italia, in particolare gli ex siti Stellantis di Grugliasco e Termini Imereze. Ma senza dare false illusioni: «Concentria-

moci sul far crescere i volumi e poi valuteremo eventuali ulteriori sbocchi produttivi». Tutto, però, lascia pensare che i volumi aumenteranno in fretta. Byd nel 2024 si è posizionata al primo posto a livello globale davanti a Tesla per la vendita di Nev (new energy vehicles) con una quota del 23% ed è il terzo brand al mondo dietro Toyota e Volkswagen. Numeri su cui Altavilla tesse la sua tela: «Byd oggi viene percepita come un nemico essendo cinese, ma sarebbe molto più saggio considerarla un alleato, innanzitutto perché in pochi mesi diventeremo un costruttore europeo e poi perché quello che serve in questo momento è la certezza delle regole. E io mi aspetto un po' di buon senso». Che da noi è merce rara. Quanto ai concorrenti, Byd è pronta a dare una mano offrendo i suoi crediti verdi per evitare le multe: «Ci sono colloqui in corso, siamo a buon punto». Mettetevi comodi, la sindrome cinese è appena iniziata.



EVENTO AL MAUTO IL 20 E 21 FEBBRAIO

Byd lancia l'opa sulla filiera italiana dell'auto

L'azienda punta sulla filiera della componentistica italiana per le forniture di circa 500 mila veicoli

Marco Cortese

■ Byd punta sulla filiera della componentistica italiana per le forniture dei circa 500 mila veicoli l'anno che produrrà in Europa con l'apertura delle fabbriche in Ungheria e in Turchia, rispettivamente a fine 2025 e all'inizio del 2026.

Il prossimo 20 e 21 febbraio il gruppo cinese incontrerà insieme ad **Anfia** e Mimit al Mauto di Torino circa 300 fornitori italiani di diversi componenti per interni, software, freni e pneumatici.

«Quello che potevo fare era consentire alla componentistica italiana di essere la prima a offrirsi con la propria competitività, la propria tecnologia. Non ci saremmo aspettati una simile risposta. C'è molta attesa: ora tocca a loro guadagnarsi la fiducia», ha detto l'advisor per l'Europa di Byd, Alfredo Altavilla, a margine della presentazione del suv elettrico compatto Atto 2 alle Ogr di Torino.

Altavilla ha poi parlato dell'eventuale interesse di Byd per altri impianti in Europa e in Italia, in particolare gli ex siti Stellantis di Grugliasco e Termini Imerese. «Non facciamo illusioni: in Europa di stabilimenti disponibili ce ne sono fin troppi. Concentriamoci sul far crescere i volumi e poi valuteremo eventuali ulteriori sbocchi produttivi», ha affermato.

Per quanto riguarda gli obiettivi di vendita «in Italia questo mese contiamo di superare l'1% e di arrivare presto

al 2%. In Europa invece la strada è un po' più lunga, ma puntiamo al 2% in tempi rapidi», ha annunciato.

Sulle ipotesi di eventuali M&A con brand o marchi europei, Altavilla ha risposto che Byd «ha dimostrato di avere tutte le potenzialità per una crescita organica. Siamo passati da 500 mila auto del 2020 a 4,2 milioni nel 2024. Per crescere non abbiamo bisogno di M&A».

Byd nel 2024 si è posizionato al primo posto a livello globale, davanti a Tesla per la vendita di Nev (new energy vehicles), con una quota del 23%, ed è il terzo brand al mondo per vendite dietro Toyota e Volkswagen.

Sulle discussioni sul settore in corso nell'Ue, «Byd oggi viene percepito quasi come il nemico, essendo un costruttore cinese, ma io credo che sarebbe molto più saggio considerarlo un alleato, innanzitutto perché tra pochi mesi diventeremo a tutti gli effetti un costruttore europeo e poi perché quello che serve al mercato è la certezza delle regole», ha ribadito.

Riguardo al Piano per l'auto che sarà presentato il prossimo 5 marzo dalla Commissione Ue, «ho aspettative limitate, ma mi aspetto un po' più di buon senso. Ad esempio, l'ipotesi di lasciare in vita i plug-in (phev) dopo il 2035 la ritengo assolutamente giusta. Poi ci sono delle assurdità come le multe (sulle emissioni) diluite negli anni che rischiano di spaccare il mercato e penalizzare model-

li di successo», ha spiegato Altavilla.

In merito agli accordi di pooling per aiutare i costruttori europei a rispettare i limiti sulle emissioni, Altavilla ha detto che «ci sono colloqui in corso, siamo a buon punto», senza però indicare con quali Gruppi.

Nei mesi scorsi Stellantis, Toyota, Ford, Mazda e Subaru hanno dato vita a un gruppo (pool) guidato da Tesla, mentre un altro gruppo è formato da Polestar, controllata della cinese Geely, con Mercedes, Volvo e Smart.

Restano al momento fuori dai giochi Volkswagen e Bmw.

Quanto alla Byd Atto 2, si tratta di un suv elettrico compatto (4,3 metri) di segmento B, che vale circa un terzo del mercato italiano ed è il secondo segmento in Europa.

«Atto 2 è una vettura progettata con standard europei per poter entrare rapidamente nel mercato. È costruita sulla piattaforma e-platform 3.0 adatta anche ai motori termici perché ovunque si fanno volumi Byd è presente», ha detto Altavilla, anticipando una versione termica dell'auto.

Atto 2 ha una batteria «blade» al litio ferro e fosfato da 45,1 kW per un'autonomia fino a 420 km, ma arriverà anche una versione long range (Comfort) con batteria più grande, con 460 km di autonomia e 'frunk' (bagagliaio) nella parte anteriore. Il suv compatto è disponibile in due allestimenti e quattro colori ed è in vendita a un prezzo di

lancio di 27.900 euro per la 'Active' e di 29.900 euro per il top di gamma 'Boost', con uno sconto di duemila euro che durerà per un trimestre.



L'advisor per l'Europa di Byd, Alfredo Altavilla

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

TRENDING Violenza sulle donne, Campagna per gestire con il...

martedì 11 Febbraio 2025

[Homepage](#) [Editoriali](#) [Agenparl International](#) [Mondo](#) [Politica](#) [Economia](#) [Regioni](#) [Università](#) [Cultura](#) [Futuro](#) [Sport & Motori](#)[Home](#) » comunicato – AUTOMOTIVE, L'ASSESSORE TRONZANO: "IL PIEMONTE SARÀ PROTAGONISTA DELLA TRANSIZIONE INDUSTRIALE"

comunicato – AUTOMOTIVE, L'ASSESSORE TRONZANO: "IL PIEMONTE SARÀ PROTAGONISTA DELLA TRANSIZIONE INDUSTRIALE"



By —11 Febbraio 2025 Nessun commento 3 Mins Read



(AGENPARL) - Roma, 11 Febbraio 2025

COMUNICATO STAMPA Torino, 11 febbraio 2025 AUTOMOTIVE, L'ASSESSORE TRONZANO: "IL PIEMONTE SARÀ PROTAGONISTA DELLA TRANSIZIONE INDUSTRIALE" " La politica automobilistica europea avrà un futuro solo se saprà bilanciare la competitività industriale con le ambizioni climatiche e in questo contesto il Piemonte è pronto a giocare un ruolo chiave": c'osì l'assessore regionale alle Attività produttive Andrea Tronzano nell'intervento svolto questa mattina, nella Sala Auditorium della Città Metropolitana di Torino durante il Consiglio regionale aperto sulla crisi del settore automotive e le sue ricadute sull'indotto piemontese. Nel suo intervento, Tronzano ha ricordato la rinascita delle Officine Meccaniche Villar Perosa, storico stabilimento piemontese fondato nel 1906 da Giovanni Agnelli, che oggi dà nuovamente lavoro a 350 dipendenti

rappresentando un esempio concreto di resilienza e di capacità di reazione industriale del territorio. La politica regionale, ha chiarito Tronzano, è focalizzata su un dialogo costante con le istituzioni europee e nazionali, per garantire che le esigenze del tessuto industriale del Piemonte siano sempre tenute nella giusta considerazione e per favorire l'accesso ai fondi europei dedicati alla transizione ecologica nel settore automotive. Tronzano ha spiegato che mercoledì 5 marzo il ministro Urso convocherà il tavolo dell'automotive, con l'ordine del giorno incentrato sulle politiche della UE e sul resoconto del tavolo Stellantis; inoltre il 7 marzo il Piemonte, insieme a Lombardia e Liguria, farà sentire la propria voce a livello europeo, per ribadire l'importanza di tutelare e rilanciare il settore. L'assessore ha anche evidenziato come la diversificazione del settore automotive sia un punto di forza del Piemonte, evidenziando come una ricerca dell'Ires attesti che quasi il 30% delle imprese generi meno del 50% del proprio fatturato dal settore automotive. Inoltre, ha sottolineato l'importanza della Vehicle Valley, un progetto strategico che unisce Regione, Api, Confindustria, associazioni artigiane e altre realtà private con l'obiettivo di intercettare progetti a livello globale, sviluppare soluzioni innovative e attrarre investimenti. " Vogliamo promuovere l'innovazione e mantenere la leadership nella tecnologia manifatturiera avanzata – ha aggiunto Tronzano – sviluppando settori quali space economy, semiconduttori, energia, tecnologie additive, robotiche e fotoniche per rendere il Piemonte sempre più attrattivo per il sistema industriale". Tronzano ha anche annunciato che la Regione Piemonte ha chiesto a BYD, il colosso cinese dell'auto elettrica, di organizzare un evento sulla componentistica a Torino: BYD ha aderito alla richiesta e l'evento sarà realizzato in collaborazione con [Anfia, coinvolgendo](#) la filiera. Parlando del futuro di Stellantis ha ribadito che il gruppo deve essere considerato un partner strategico: "Vogliamo che Mirafiori torni a produrre almeno 200.000 e se possibile mezzo milione di veicoli all'anno. Stellantis non deve essere il nostro problema, ma un partner importante per il rilancio dell'automotive piemontese." Infine, Tronzano ha espresso fiducia nel futuro del settore, sottolineando che il Piemonte ha una storia consolidata nell'automotive e che la sfida in corso deve essere vinta nel nome dei lavoratori e delle generazioni future. "Centinaia di migliaia di lavoratori hanno reso il Piemonte un'eccellenza dell'auto. Non tradiremo la loro eredità – ha concluso – perché questa sfida la vogliamo vincere: per loro, per i nostri figli e per il futuro della nostra regione". Gianni Gennaro, Regione Piemonte Direzione Coordinamento Politiche e fondi europei – Turismo e Sport

[piemonte](#)

SHARE.



RELATED POSTS

AGENPARL ITALIA

[Gaza : Trump non compra Gaza l'annette come i conquistadores . Il governo condivide posizioni presidente USA?](#)

11 Febbraio 2025

AGENPARL ITALIA

Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano – Gruppi consiliari – Comunicati del 11.02.2025

11 Febbraio 2025

AGENPARL ITALIA

Iniziative culturali in programma: corsi, viaggi e consigli di lettura.

11 Febbraio 2025

LEAVE A REPLY

Your Comment

Name *

Email *

Website

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment.

POST COMMENT

Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. [Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.](#)

CHI SIAMO

L'**Agenzia di Stampa Parlamentare Agenparl** è una delle voci storiche ed autorevoli dell'informazione italiana parlamentare ed è una delle principali news company italiane. Nel 1950 Francesco Lisi fondò la più antica Agenzia giornalistica parlamentare italiana, con il nome di S.P.E.; con l'ingresso nell'ASP (Associazione stampa parlamentare) nel 1953 ne mutò il nome in Agenparl.

Dal 1955 affianca con i suoi notiziari il mondo istituzionale,

CONTATTI

Per inviare i comunicati stampa: Agenparl dispone di contenuti, servizi e strumenti a cui si affidano

redazione@agenparl.eu

Per informazioni:

marketing@agenparl.eu

SERVIZI

Enti, Istituzioni ed Università, sviluppando una serie di soluzioni personalizzabili a seconda delle necessità dei clienti.

Anfia, produzione auto crolla a -65% a dicembre, nel 2024 -43%

‘Intervenire in fretta con misure concrete per le imprese’ La flessione registrata a dicembre dall’indice della produzione automotive italiana è "la più pesante dell’anno appena trascorso". Lo sottolinea Gianmarco Giorda, direttore generale dell’Anfia. In peggioramento a dicembre sia l’indice della fabbricazione di autoveicoli (-43,4%), complice il forte decremento, -64,9%, registrato, secondo i dati preliminari dell’Anfia, dalla produzione di autovetture, che chiude il 2024 con una variazione negativa del 42,8% rispetto al 2023, per un totale di circa 310mila unità prodotte, sia l’indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-33,5%). "Il crollo dei volumi produttivi, unitamente ai cali registrati dal mercato, rende necessario - afferma Giorda - intervenire quanto prima definendo un piano di politica industriale con misure concrete e mirate a supporto delle imprese, riconoscendo anche un contributo al costo dell’energia e una semplificazione sostanziale dell’accesso ai crediti per ricerca e sviluppo".



In Piemonte al via il piano per formare i cassintegrati

Lavoro

Pronti sul piatto 20 milioni per poter riqualificare fino a 10mila addetti

Le risorse destinate a chi lavora nelle aree di crisi: auto, moda e distretto orafa

Filomena Greco
Claudio Tucci

Se non è una mezza rivoluzione per le politiche del lavoro, davvero poco ci manca. La Regione Piemonte fa da apripista e grazie alla possibilità prevista dall'ultimo decreto Pnrr (Dl 208 del 2024, articolo 4), mette sul piatto 20 milioni di euro (il doppio rispetto ai 10 milioni previsti originariamente) per finanziare, attraverso il programma Gol (Garanzia di occupabilità dei lavoratori), il nuovo strumento «Fondo formazione occupazione». Si tratta di una misura innovativa, la prima in Italia, che prevede un'integrazione salariale per i lavoratori in cassa integrazione o in contratto di solidarietà e, contestualmente, la possibilità di accedere a percorsi di riqualificazione, con un'indennità di partecipazione fino a 600 ore nel primo ciclo. La novità è stata annunciata ieri dal vice presidente e assessore al Lavoro della Regione Piemonte, Elena Chiorino, nel corso della seduta straordinaria del Consiglio regionale del Piemonte sulla crisi del settore automobilistico.

Per il massimo di 600 ore di formazione, il programma Gol prevede una indennità di partecipazione fino a 2.100 euro che varieranno mensilmente in base alla percentuale di riduzione dell'orario di lavoro. Secondo le prime stime regionali, potranno essere interessati dalla nuova misura circa 10mila lavoratori sussidiati dagli ammortizzatori sociali. «Il Piemonte non si arrende alla crisi, ma agisce con determinazione e pragmatismo - ha sottolineato, al nostro giornale, l'asses-

sore Chiorino -. Abbiamo messo in campo soluzioni reali per tutelare i lavoratori dell'automotive e di tutte imprese in difficoltà. Con il Fondo formazione occupazione, il nostro obiettivo non è la semplice assistenza, ma garantire formazione, dignità e futuro a chi oggi si trova in difficoltà».

L'ambizione dunque è unire percorsi di politiche del lavoro attive e passive, secondo le migliori pratiche europee, e dare un contributo alla maggiore competitività delle imprese in settori maturi e in fase di transizione come l'Automotive e, per il Piemonte, il settore tessile e il comparto orafa.

«Il progetto di integrazione salariale per i lavoratori in cassa integrazione attraverso un'indennità di partecipazione ai corsi di formazione che sarà erogata da Inps, segna un passo avanti significativo nelle politiche attive del lavoro - ha aggiunto il presidente dell'Inps, il giuslavorista Gabriele Fava, collegatosi all'evento -. L'individuazione dei beneficiari, la gestione della relazione con i lavoratori e la trasmissione alla Regione Piemonte delle informazioni attestanti l'avvenuta erogazione sono un'attuazione concreta del welfare generativo su cui ho centrato il mio mandato. L'accordo, che sarà stipulato tra Inps e Regione Piemonte, va nella direzione di una fattiva collaborazione tra istituzioni».

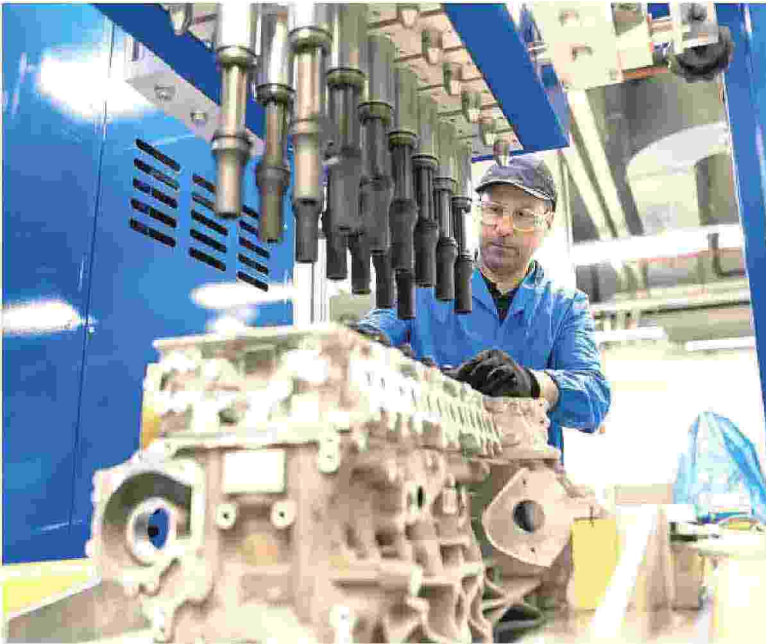
L'indennità di partecipazione Gol sarà, quindi, erogata dall'Inps assieme alle indennità degli ammortizzatori sociali spettanti. L'accesso alla misura è subordinato alla definizione di accordi collettivi contestuali alla sottoscrizione dell'esame congiunto di Cigs per il riconoscimento del trattamento di integrazione salariale, che individui i fabbisogni formativi per il conseguimento di qualifiche professionali almeno di livello 3° o 4° livello EQF. A questo accordo, seguirà la stesura del patto di servizio Gol Percorso 5 e l'orientamento specialistico propedeutico all'individuazione del percorso formativo.

Tutti i lavoratori coinvolti in crisi aziendali - è l'impegno della Giunta guidata da Alberto Cirio - potranno utilizzare questa misura nata per il settore automotive ma utilizzabile anche in altri comparti in crisi, usufruendo del ca-

nale delle Academy formative di filiera, lanciato dalla Regione nei mesi scorsi con una dotazione finanziaria aumentata di 60 milioni, come ricorda l'assessore Chiorino. Al centro della sperimentazione c'è la crisi dell'auto scritta nei numeri raccolti da industriali, Anfia e sindacati: la produzione dell'intero comparto è crollata nel 2024 del 30%, la produzione di autoveicoli in Italia si è ridotta al ritmo di dell'8,5% all'anno dal 2019, il numero di auto uscite da Mirafiori è sprofondata a un decimo rispetto ai picchi raggiunti negli anni Duemila. Il settore, ricorda il segretario della Cgil Piemonte Giorgio Airaudo, dal 2008 a oggi ha perso 500 imprese. Transizione energetica e impatto sulla mobilità, questi i nodi cruciali per il futuro dell'industria a Torino e in Piemonte. «Bisogna tenere alta l'attenzione su questi temi nei confronti di Governo e Europa» chiede Antonio Cosu, vicepresidente dell'Unione industriali di Torino e ceo di Italdesign.

Il 5 marzo prossimo si riaprirà il tavolo Automotive al Mimit, in quell'occasione il Governo dovrebbe presentare il piano a sostegno delle imprese del comparto con alcune misure già annunciate come i 300 milioni per gli Accordi di innovazione. «In Italia la nuova linea guida che ispira Stellantis è quella della riconnessione» spiega nel Consiglio regionale Antonella Bruno, responsabile di Stellantis in Italia. Il Gruppo ha annunciato a dicembre scorso due miliardi di investimenti nei plant italiani e 6 miliardi di commesse per i produttori italiani. Rientrano in questo nuovo corso annunciato da Stellantis i 100 tra tecnici e ingegneri assunti a Mirafiori e l'impegno a portare, grazie alla nuova Fiat 500 ibrida al via in autunno, la produzione a Mirafiori a quota 130-140mila unità rispetto alle quasi 26mila dell'anno scorso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**GABRIELE
FAVA**
Presidente
dell'Inps



**ELENA
CHIORINO**
Assessore
al Lavoro
Regione Piemonte

L'iniziativa di Stellantis.

Assunti a Mirafiori 100 tra tecnici e ingegneri nell'ambito della nuova linea guida del gruppo che è quella della riconnessione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista Aziende che contano Contatti Podcast Feed Rss

f y t in

Web

Cerca nel sito



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

Naviga per
 marca v

Home ▶ Mercato autobus Italia 2025, gennaio in positivo: 635 immatricolazioni, 91 elettriche (14,3%)

Mercato autobus Italia 2025, gennaio in positivo: 635 immatricolazioni, 91 elettriche (14,3%)

Il primo mese dell'anno è col segno "più". Secondo i dati di **Anfia**, a gennaio 2025 il mercato dell'autobus italiano ha registrato 635 immatricolazioni, in crescita dell'8,9% sul gennaio 2024 (quando erano 585), prendendo in considerazione i mezzi con ptt superiore a 3.500 kg. Nel primo mese dell'anno, tre comparti su quattro risultano positivi: crescono [...]

12 Febbraio 2025 di Admin

In primo piano

PODCAST / AUTOBUS
 Weekly - Ascolta l'ultimo
 episodio!

🕒 7 Febbraio 2025 📄 News



ERI DEL MERCATO - gennaio '25

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il primo mese dell'anno è col segno "più". Secondo i dati di **Anfia**, a gennaio 2025 il mercato dell'autobus italiano ha registrato **635 immatricolazioni**, in crescita dell'8,9% sul gennaio 2024 (quando erano 585), prendendo in considerazione i mezzi con ptt superiore a 3.500 kg

Nel primo mese dell'anno, tre comparti su quattro risultano positivi: crescono a tripla cifra gli autobus e midibus turistici (+141,4%) e gli scuolabus (+150%), mentre il rialzo è a doppia cifra per i minibus (+38,2%). Calano invece gli autobus adibiti al trasporto pubblico locale (-28,9%).

A livello territoriale, infine, a gennaio 2025 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Nord-Est (+84,8%) e nel Sud e Isole (+50%), mentre calano del 37,1% nel Nord-Ovest e del 13,2% nel Centro.

Comparto Trasporto Passeggeri

Autobus con ptt >3.500 kg secondo il tipo	Gennaio 2025	Gennaio 2024	var. %	Gen-GEN 2025	Gen-GEN 2024	var. %
autobus/midibus urbani	149	205	-27,3	149	205	-27,3
autobus/midibus interurbani	151	217	-30,4	151	217	-30,4
totale autobus adibiti al TPL	300	422	-28,9	300	422	-28,9
autobus/midibus turistici	169	70	141,4	169	70	141,4
totale autobus specifici	469	492	-4,7	469	492	-4,7
minibus	76	55	38,2	76	55	38,2
scuolabus	90	36	150,0	90	36	150,0
totale autobus con ptt >3.500 kg	635	583	8,9	635	583	8,9

Il mercato dell'autobus di gennaio 2025 sopra le 8 tonnellate

Per quanto riguarda invece i **dati dell'immatricolato relativi ai veicoli sopra le 8 tonnellate, si contano 477 targhe**, in leggero calo rispetto a gennaio 2024: 477 contro 494 (-3,4%). Il segmento che immatricula più unità a gennaio è il Classe III con 170 pezzi, dunque i Classe II con 156, i Classe I con 149 e infine 2 scuolabus.

Alimentazioni e classifica costruttori

Il **diesel** rimane la tipologia di trazione predominante, seppur in netto calo (-28,4): rispetto a gennaio 2024 quando si contarono 271 bus a gasolio, a gennaio 2025 se ne registrano 194. Dunque continua l'ottimo momento del **metano Cng** con 113, quindi gli **ibridi elettrico-diesel** con 87, mentre a quota 82, in salita del 173,3% su gennaio 2024, gli autobus **elettrici** (che sono 91 considerando anche i "leggeri"). Infine, si conta un solo torpedone **Lng**.

Venendo dunque a chi ha immatricolato di più a gennaio 2025, in testa il market leader **Iveco Bus** con 164 targhe, seguito da vicino da **Daimler Buses** con 137 Mercedes-Benz più 15 Setra, che portano il brand a quota 152. Appaiati a 29 l'accoppiata **Karsan** e **Scania**, a 23 **Menarini**, a 20 **Irizar** e **MAN** (8 pezzi del Leone più 12 coach Neoplan), a 11 **Solaris**, a 9 **Temsa**, a 8 **Otokar**, a 7 **BYD**, a 3 **Yutong** e infine a 1 **Rampini** e **Isuzu**.

Il commento della sezione autobus di **Anfia**

«Il mercato degli autobus mostra segnali contrastanti ad inizio anno. Nonostante un incremento complessivo dell'8,9% nel numero di autobus immatricolati a gennaio 2025 rispetto allo stesso mese del 2024, il comparto mostra una dinamica piuttosto eterogenea – afferma **Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di Anfia**. Da un lato, si

registra una crescita significativa nei segmenti turistici e scolastici, con aumenti rispettivamente del 141,4% e del 150%, così come il segmento dei minibus mostra un rialzo del 38,2%, ad indicare una crescente domanda di soluzioni di trasporto pubblico più flessibili. Dall'altro lato, il segmento degli autobus adibiti al tpl registra una contrazione del 28,9%. Per quanto riguarda le alimentazioni, è interessante notare il crescente peso del gas che raggiunge il 22% delle immatricolazioni a gennaio 2025, a fronte di un 19,4% dello stesso periodo dell'anno precedente. Parallelamente, le tecnologie elettriche e ibride continuano a guadagnare terreno, raggiungendo il 28% del mercato. In conclusione, osserviamo come il mercato degli autobus presenti un quadro complesso e dinamico. La crescita complessiva è un segnale positivo e di salute del comparto, ma è fondamentale continuare a supportare con investimenti pubblici l'innovazione e la sostenibilità del settore».

Articoli correlati

Il ritorno di Alfabus: 130 mezzi consegnati in Spagna, presenterà mini e intercity al Busworld

🕒 11 Febbraio 2025 📂 Bus elettrici, News

Piano industriale e nuovo assetto societario: gli interrogativi su Menarini dei sindacati

🕒 11 Febbraio 2025 📂 News

Bus turistici e ZTL: una convivenza possibile? Anav: il turismo in bus è penalizzata da una tariffa tripla...

🕒 10 Febbraio 2025 📂 News

Assegnati i quattro lotti della maxi gara per il trasporto extraurbano in Sicilia

🕒 10 Febbraio 2025 📂 News



Sfoggia la nostra rivista online, non perderti gli ultimi articoli!



Leggi la rivista onlin

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



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

ANFIA: INIZIO D'ANNO IN RIBASSO A DOPPIA CIFRA PER AUTOCARRI E VEICOLI TRAINATI

teleborsa



(Teleborsa) - Nel primo mese del 2025, con un'inversione di tendenza rispetto alle performance di dicembre 2024, il comparto degli autocarri e quello dei veicoli trainati registrano una flessione a doppia cifra. Pur rallentando la crescita, si mantengono invece positivi gli autobus. Analizzando nel dettaglio il

mercato di gennaio 2025, nel mese sono stati rilasciati 2.564 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-13,5% rispetto a gennaio 2024) e 1.021 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-14,5%), suddivisi in 128 rimorchi (+21,9%) e 893 semirimorchi (-18%). È quanto emerge dal **report Anfia sul mercato italiano degli autocarri, rimorchi-semirimorchi e autobus a gennaio 2025**.

Per gli autocarri, a gennaio 2025 tutte e quattro le aree geografiche registrano una variazione negativa: -22,4% il Nord-Est, -11,2% il Nord-Ovest, -10,4% l'area Sud e Isole e -6,5% il Centro. Anche tutte le classi di peso presentano un andamento negativo nel mese: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano, con un'inversione di tendenza, il calo più significativo (-48,8%), seguiti dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (-42,9%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (-12,2%), dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (-10,9%) e, infine, dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-1,8%).

A gennaio 2025, gli **autocarri rigidi** risultano in flessione dell'8,6%, mentre i trattori stradali chiudono a -17,4%. Nello stesso mese, calano i veicoli da cantiere (-18,1%) e registrano una variazione negativa anche i veicoli stradali (-13%). Analizzando il mercato per alimentazione, nel primo mese dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,3% (era del 2,2% a gennaio 2024), per un totale di 33 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,6% del totale (era l'1% a gennaio 2024).

"Il significativo calo nelle immatricolazioni di autocarri registrato a gennaio testimonia nuovamente come, a fronte di uno dei parchi circolanti di veicoli per l'autotrasporto più vecchio d'Europa (19,5 anni contro i 14,1 di media europea e la cui età continua a crescere), sia necessario un intervento chiaro che stimoli la sostituzione dei mezzi più vetusti, favorendo in primo luogo l'immissione in circolazione di veicoli di ultima generazione a gas naturale compresso o liquefatto o a diesel, pienamente compatibili con i rispettivi biocarburanti (biometano e HVO) le cui filiere rappresentano

un'eccellenza nazionale - commenta **Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci** -. Affinché si possa realizzare un vero rinnovo delle flotte dedicate al trasporto merci si rende necessaria una riforma degli strumenti di sostegno agli investimenti delle imprese del settore, che risultano a oggi eccessivamente discontinui e non sufficientemente finanziati. Si ribadisce l'invito già condiviso con le altre principali associazioni dell'automotive e dell'autotrasporto a adottare una programmazione pluriennale che, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica, abiliti lo svecchiamento del parco circolante e i conseguenti benefici ambientali e di sicurezza. In tale ottica, si ravvisa inoltre la necessità di ripristinare le ulteriori misure di supporto alla transizione sostenibile del trasporto merci, e nello specifico il sostegno all'acquisto e al noleggio a lungo termine di veicoli commerciali (Ecobonus) e il credito d'imposta per l'investimento in beni strumentali veicolari sostenibili".

In riferimento ai **veicoli trainati**, a gennaio 2025 registrano una crescita le regioni del Nord-Est (+3,8%) e del Nord-Ovest (+1,2%), mentre restano in flessione il Centro (-40,3%) e l'area del Sud e Isole (-21,2%). Le marche estere totalizzano 551 libretti di circolazione nel mese (-15,6%); variazione negativa, di poco inferiore, anche per le marche nazionali (-13,1%), con 470 libretti.

"I dati presentano un quadro piuttosto chiaro: a inizio 2025, nel complesso, il mercato dei rimorchi e semirimorchi ha registrato una contrazione del 14,5% rispetto all'anno precedente - afferma **Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di Anfia** -. La priorità dell'Associazione è quella di continuare a sostenere il governo nella definizione di un fondo strutturale per l'autotrasporto anche alla luce di quanto sta accadendo in Europa con i lavori del Dialogo Strategico, per la definizione di un Piano d'azione per l'automotive che garantisca condizioni di parità per l'industria europea, faciliti la transizione pulita mantenendo la competitività e semplifichi la regolamentazione per sostenere l'innovazione e la crescita industriale".

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a gennaio 2025 635 nuove unità, con un incremento dell'8,9% rispetto a gennaio 2024. Nel primo mese dell'anno, tre comparti su quattro risultano positivi: crescono a tripla cifra gli autobus e midibus turistici (+141,4%) e gli scuolabus (+150%), mentre il rialzo è a doppia cifra per i minibus (+38,2%). Calano invece gli autobus adibiti al TPL (-28,9%). "Il mercato degli autobus mostra segnali contrastanti ad inizio anno. Nonostante un incremento complessivo dell'8,9% nel numero di autobus immatricolati a gennaio 2025 rispetto allo stesso mese del 2024, il comparto mostra una dinamica piuttosto eterogenea - afferma **Andrea Rampini, presidente della Sezione Autobus di ANFIA** -. Da un lato, si registra una crescita significativa nei segmenti turistici e scolastici, con aumenti rispettivamente del 141,4% e del 150%, così come il segmento dei minibus mostra un rialzo del 38,2%, ad indicare una crescente domanda di soluzioni di trasporto pubblico Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica più flessibili. Dall'altro lato, il segmento degli autobus adibiti al TPL registra una contrazione del 28,9%. Per quanto riguarda le alimentazioni, è interessante notare il crescente peso del gas che raggiunge il 22% delle immatricolazioni a gennaio 2025, a fronte di un 19,4% dello stesso periodo dell'anno precedente. Parallelamente, le tecnologie elettriche e ibride continuano a guadagnare terreno, raggiungendo il 28% del mercato. In conclusione, osserviamo come il mercato degli autobus presenti un quadro complesso e dinamico. La crescita complessiva è un segnale positivo e di salute del comparto, ma è fondamentale continuare a supportare con investimenti pubblici l'innovazione e la sostenibilità del settore".

A livello territoriale, infine, a gennaio 2025 **le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro**, con un rialzo a doppia cifra nel Nord-Est (+84,8%) e nel Sud e Isole (+50%), mentre calano del 37,1% nel Nord-Ovest e del 13,2% nel Centro.

(TELEBORSA) 12-02-2025 14:05

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

ANFIA: PRODUZIONE AUTOMOTIVE IN CRISI, -36,6% A DICEMBRE

teleborsa 

(Teleborsa) - A **dicembre 2024**, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'**industria automotive italiana** nel suo insieme registra un **calo del 36,6%** rispetto a dicembre 2023, mentre nell'intero 2024 diminuisce del 22,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice

Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 43,4% a dicembre 2024 e diminuisce del 29,1% nel cumulato 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 17,5%, nel mese e cresce del 5,5% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 33,5% a dicembre e del 20,5% nel periodo gennaio-dicembre 2024.

Secondo i dati preliminari di **ANFIA**, la produzione domestica delle sole autovetture a dicembre 2024 ammonta a **circa 10mila unità**, in calo del 64,9% rispetto a dicembre 2023. Nel cumulato, invece, sono state prodotte circa 310mila autovetture, in calo del 42,8% rispetto a gennaio-dicembre 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nel 2024 ammonta a 591mila unità, il 32,3% in meno del 2023.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a dicembre 2024 rispetto ai livelli del dodicesimo mese del 2023: l'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, cala del 7,1% a dicembre e chiude a -3,4% il cumulato 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 5,5% a novembre 2024, ultimo dato disponibile (-5,5% sul mercato interno e -5,7% sui mercati esteri) e chiude i primi undici mesi dell'anno a -3,6% (-4% il mercato interno e -2,7% i mercati esteri).

"A dicembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il decimo mese consecutivo (-36,6%), la più pesante dell'anno appena trascorso - afferma **Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA**. In peggioramento a dicembre sia l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-43,4%) - complice il forte decremento, -64,9%, registrato, secondo i dati preliminari di **ANFIA** dalla produzione di autovetture, che chiude il 2024 con una variazione negativa del 42,8% rispetto al 2023, per un totale di circa 310mila unità prodotte - sia l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-33,5%). Il crollo dei volumi produttivi, unitamente ai cali registrati dal mercato, rende **necessario intervenire quanto prima definendo un piano di politica industriale con misure concrete e mirate a supporto delle imprese**, riconoscendo anche un contributo al costo dell'energia e una semplificazione sostanziale dell'accesso ai crediti per R&S".

A gennaio-ottobre 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 15,1 miliardi di euro, mentre l'import vale 30,4 miliardi di euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,9%, seguiti da Germania (15,4%) e Francia (11,1%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 21 miliardi di euro, con un saldo positivo di 5,8 miliardi di euro.

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una **flessione del 26,1% a novembre** (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 18,3% e di una componente estera a -33%. Nei primi undici mesi del 2024, il fatturato cala invece del 14,8% (-16,9% il fatturato interno e -12,7% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 20,7% a novembre (-31,8% la componente interna e -6,3% la componente estera). Nel periodo gennaio-novembre 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 14,2%, con un calo del 24,2% della componente interna e dell'1,9% della componente estera.

(TELEBORSA) 12-02-2025 19:20

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849





ANFIA: inizio d'anno in ribasso a doppia cifra per autocarri e trainati. Autobus contengono crescita a +8,9%

(FERPRESS) – Torino, 12 FEB – Nel primo mese del 2025, con un'inversione di tendenza rispetto alle performance di dicembre 2024, il comparto degli autocarri e quello dei veicoli trainati registrano una flessione a doppia cifra. Pur rallentando la crescita, si mantengono invece positivi gli autobus.

Analizzando nel dettaglio il mercato di gennaio 2025, nel mese sono stati rilasciati 2.564 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-13,5% rispetto a gennaio 2024) e 1.021 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-14,5%), suddivisi in 128 rimorchi (+21,9%) e 893 semirimorchi (-18%).

Per gli autocarri, a gennaio 2025 tutte e quattro le aree geografiche registrano una variazione negativa: -22,4% il Nord-Est, -11,2% il Nord-Ovest, -10,4% l'area Sud e Isole e -6,5% il Centro.

Anche tutte le classi di peso presentano un andamento negativo nel mese: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano, con un'inversione di tendenza, il calo più significativo (-48,8%), seguiti dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (-42,9%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (-12,2%), dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (-10,9%) e, infine, dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-1,8%).

A gennaio 2025, gli autocarri rigidi risultano in flessione dell'8,6%, mentre i trattori stradali chiudono a -17,4%. Nello stesso mese, calano i veicoli da cantiere (-18,1%) e registrano una variazione negativa anche i veicoli stradali (-13%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nel primo mese dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,3% (era del 2,2% a gennaio 2024), per un totale di 33 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,6% del totale (era l'1% a gennaio 2024).

"Il significativo calo nelle immatricolazioni di autocarri registrato a gennaio testimonia nuovamente come, a fronte di uno dei parchi circolanti di veicoli per l'autotrasporto più vecchio d'Europa (19,5 anni contro i 14,1 di media europea e la cui età continua a crescere), sia necessario un intervento chiaro che stimoli la sostituzione dei mezzi più vetusti, favorendo in primo luogo l'immissione in circolazione di veicoli di ultima generazione a gas naturale compresso o liquefatto o a diesel, pienamente compatibili con i rispettivi biocarburanti (biometano e HVO) le cui filiere rappresentano un'eccellenza nazionale – commenta Luca Sra, Delegato ANFIA

per il trasporto merci.

Affinché si possa realizzare un vero rinnovo delle flotte dedicate al trasporto merci si rende necessaria una riforma degli strumenti di sostegno agli investimenti delle imprese del settore, che risultano a oggi eccessivamente discontinui e non sufficientemente finanziati. Si ribadisce l'invito già condiviso con le altre principali associazioni dell'automotive e dell'autotrasporto a adottare una programmazione pluriennale che, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica, abiliti lo svecchiamento del parco circolante e i conseguenti benefici ambientali e di sicurezza.

In tale ottica, si ravvisa inoltre la necessità di ripristinare le ulteriori misure di supporto alla transizione sostenibile del trasporto merci, e nello specifico il sostegno all'acquisto e al noleggio a lungo termine di veicoli commerciali (Ecobonus) e il credito d'imposta per l'investimento in beni strumentali veicolari sostenibili".

In riferimento ai veicoli trainati, a gennaio 2025 registrano una crescita le regioni del Nord-Est (+3,8%) e del Nord-Ovest (+1,2%), mentre restano in flessione il Centro (-40,3%) e l'area del Sud e Isole (-21,2%).

Le marche estere totalizzano 551 libretti di circolazione nel mese (-15,6%); variazione negativa, di poco inferiore, anche per le marche nazionali (-13,1%), con 470 libretti.

"I dati presentano un quadro piuttosto chiaro: a inizio 2025, nel complesso, il mercato dei rimorchi e semirimorchi ha registrato una contrazione del 14,5% rispetto all'anno precedente – afferma Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA.

La priorità dell'Associazione è quella di continuare a sostenere il governo nella definizione di un fondo strutturale per l'autotrasporto anche alla luce di quanto sta accadendo in Europa con i lavori del Dialogo Strategico, per la definizione di un 'Piano d'azione per l'automotive' che garantisca condizioni di parità per l'industria europea, faciliti la transizione pulita mantenendo la competitività e semplifichi la regolamentazione per sostenere l'innovazione e la crescita industriale".

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a gennaio 2025 635 nuove unità, con un incremento dell'8,9% rispetto a gennaio 2024. Nel primo mese dell'anno, tre comparti su quattro risultano positivi: crescono a tripla cifra gli autobus e midibus turistici (+141,4%) e gli scuolabus (+150%), mentre il rialzo è a doppia cifra per i minibus (+38,2%). Calano invece gli autobus adibiti al TPL (-28,9%).

"Il mercato degli autobus mostra segnali contrastanti ad inizio anno. Nonostante un incremento complessivo dell'8,9% nel numero di autobus immatricolati a gennaio 2025 rispetto allo stesso mese del 2024, il comparto mostra una dinamica piuttosto eterogenea

– afferma Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA.

Da un lato, si registra una crescita significativa nei segmenti turistici e scolastici, con aumenti rispettivamente del 141,4% e del 150%, così come il segmento dei minibus mostra un rialzo del 38,2%, ad indicare una crescente domanda di soluzioni di trasporto pubblico più flessibili. Dall'altro lato, il segmento degli autobus adibiti al TPL registra una contrazione del 28,9%. Per quanto riguarda le alimentazioni, è interessante notare il crescente peso del gas che raggiunge il 22% delle immatricolazioni a gennaio 2025, a fronte di un 19,4% dello stesso periodo dell'anno precedente. Parallelamente, le tecnologie elettriche e ibride continuano a guadagnare terreno, raggiungendo il 28% del mercato.

In conclusione, osserviamo come il mercato degli autobus presenti un quadro complesso e dinamico. La crescita complessiva è un segnale positivo e di salute del comparto, ma è fondamentale continuare a

supportare con investimenti pubblici l'innovazione e la sostenibilità del settore".

A livello territoriale, infine, a gennaio 2025 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Nord-Est (+84,8%) e nel Sud e Isole (+50%), mentre calano del 37,1% nel Nord-Ovest e del 13,2% nel Centro.

CONDIVIDERE:



LOGIN

Nome utente

Password

Ricordami

LOG IN

Password persa

ARCHIVIO QUOTIDIANO DAYLETTER



GLI EVENTI IN EVIDENZA

21
Feb

Convegno "Ferro-gomma-acqua: l'intermodalità e il Porto di Genova"

21 Feb 25

05

KEY - The Energy Transition Expo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CHI SIAMO ANNUNCI NECROLOGI ABBONATI PUBBLICITA'

CERCA LA NOTIZIA

CORRIERE DIGITALE

il CORRIERE

SETTIMANALE DI ALBA BRA LANGHE E ROERO

Home , dal Piemonte , Automotive: Il Piemonte sarà protagonista della transizione industriale

Automotive: Il Piemonte sarà protagonista della transizione industriale

ATTUALITÀ DAL PIEMONTE

PUBBLICATO IL 12/02/2025 | DA REDAZIONE CORRIERE



NUOVO FORD EXPLORER^{204CV}
100% ELETTRICO

EP AUTONOMIA 544 KM

TUO CON FORMULA NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

ANTICIPO **ZERO** CANONE MENSILE **€ 490**
IVA ESCLUSA

30 MESI / 30.000 KM

SCOPRI DI PIÙ

AUTHOS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**CI TROVIAMO
IN CORSO CANALE, 5 A GUARENE**

Telefono 0173.610205

“La politica automobilistica europea avrà un futuro solo se saprà bilanciare la competitività industriale con le ambizioni climatiche e in questo contesto il Piemonte è pronto a giocare un ruolo chiave”: così l’assessore regionale alle Attività produttive **Andrea Tronzano** nell’intervento svolto questa mattina, nella Sala Auditorium della Città Metropolitana di Torino durante il Consiglio regionale aperto sulla crisi del settore automotive e le sue ricadute sull’indotto piemontese.

Nel suo intervento, Tronzano ha ricordato la rinascita delle Officine Meccaniche Villar Perosa, storico stabilimento piemontese fondato nel 1906 da Giovanni Agnelli, che oggi dà nuovamente lavoro a 350 dipendenti rappresentando un esempio concreto di resilienza e di capacità di reazione industriale del territorio.

La politica regionale, ha chiarito Tronzano, è focalizzata su un dialogo costante con le istituzioni europee e nazionali, per garantire che le esigenze del tessuto industriale del Piemonte siano sempre tenute nella giusta considerazione e per favorire l’accesso ai fondi europei dedicati alla transizione ecologica nel settore automotive.

Tronzano ha spiegato che mercoledì 5 marzo il ministro Urso convocherà il tavolo dell’automotive, con l’ordine del giorno incentrato sulle politiche della UE e sul resoconto del tavolo Stellantis; inoltre il 7 marzo il Piemonte, insieme a Lombardia e Liguria, farà sentire la propria voce a livello europeo, per ribadire l’importanza di tutelare e rilanciare il settore.

L’assessore ha anche evidenziato come la diversificazione del settore automotive sia un punto di forza del Piemonte, evidenziando come una ricerca dell’Ires attesti che quasi il 30% delle imprese generi meno del 50% del proprio fatturato dal settore automotive. Inoltre, ha sottolineato l’importanza della Vehicle Valley, un progetto strategico che unisce Regione, Api, Confindustria, associazioni artigiane e altre realtà private con l’obiettivo di intercettare progetti a livello globale, sviluppare soluzioni innovative e attrarre investimenti.

Vogliamo promuovere l’innovazione e mantenere la leadership nella tecnologia manifatturiera avanzata – ha aggiunto Tronzano – sviluppando settori quali space economy, semiconduttori, energia, tecnologie additive, robotiche e fotoniche per rendere il Piemonte sempre più attrattivo per il sistema industriale”.

Tronzano ha anche annunciato che la Regione Piemonte ha chiesto a BYD, il colosso cinese dell’auto elettrica, di organizzare un evento sulla componentistica a Torino: BYD ha aderito alla richiesta e l’evento sarà realizzato in collaborazione con **Anfia**, coinvolgendo la filiera.

Parlando del futuro di Stellantis ha ribadito che il gruppo deve essere considerato un partner strategico: “Vogliamo che Mirafiori torni a produrre almeno 200.000 e se possibile mezzo milione di veicoli all’anno. Stellantis non deve essere il nostro

ULTIMI ARTICOLI

LE LANGHE E IL ROERO PROTAGONISTE ALLA FIERA BIT DI MILANO

Le colline Unesco di Langhe, Roero e Monferrato sono state protagoniste la scorsa settimana...

12/02/2025

TENDA, ICARDI: NEI PANNI DI UN CITTADINO ALCUNE RIFLESSIONI SONO DOVEROSE

La Regione Piemonte è intervenuta con un milione di euro per supportare le attività...

12/02/2025

“MESSAGGIO PER I MORTALI” VINCITORE DELLA “PODCAST ACADEMY

Se amate la letteratura, il prossimo podcast da ascoltare si chiama: " ...

12/02/2025

QUESTA SETTIMANA A CASTAGNITO TORNANO I CAFFÈ D'AUTORE

Prosegue la kermesse dei "Caffè d'autore", per cui ogni giovedì alle ore 9:30, presso...

12/02/2025

problema, ma un partner importante per il rilancio dell'automotive piemontese."

Infine, Tronzano ha espresso fiducia nel futuro del settore, sottolineando che il Piemonte ha una storia consolidata nell'automotive e che la sfida in corso deve essere vinta nel nome dei lavoratori e delle generazioni future. "Centinaia di migliaia di lavoratori hanno reso il Piemonte un'eccellenza dell'auto. Non tradiremo la loro eredità - ha concluso - perché questa sfida la vogliamo vincere: per loro, per i nostri figli e per il futuro della nostra regione".

LEGGI ANCHE

LE LANGHE E IL ROERO PROTAGONISTE ALLA FIERA BIT DI MILANO

Le colline Unesco di Langhe, Roero e Monferrato sono state protagoniste la scorsa settimana...

12/02/2025

TENDA, ICARDI: NEI PANNI DI UN CITTADINO ALCUNE RIFLESSIONI SONO DOVEROSE

La Regione Piemonte è intervenuta con un milione di euro per supportare le attività...

12/02/2025

"MESSAGGIO PER I MORTALI" VINCITORE DELLA "PODCAST ACADEMY"

Se amate la letteratura, il prossimo podcast da ascoltare si chiama: "

12/02/2025

[CHI SIAMO](#) [ANNUNCI](#) [NECROLOGI](#) [ABBONATI](#) [PUBBLICITA'](#) [CORRIERE DIGITALE](#)

INFORMAZIONI

Il Corriere.net Srl
Redazione:
 Via Fornace Sorba 2, 12051 Alba

Azienda

Direttore
Responsabile:
 Eugenio

Ultimi articoli

Le Langhe e il Roero protagonisti alla Fiera Bit di Milano
 DAL PIEMONTE 12/02/2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

News Prove Da Sapere Video Foto Saloni dell'auto Omni Furgone.it

Home News Attualità e mercato

Quante e quali auto italiane rischiano i dazi di Trump

Il presidente Usa vuole un dazio del 10% sulle importazioni di auto dall'estero, Italia compresa. Ecco i modelli Made in Italy a rischio



Foto di: Motor1.com

Di: Fabio Gemelli

12 Febbraio alle 15:00

Condividi

Donald Trump l'aveva detto e l'ha fatto! Dopo averlo annunciato in campagna elettorale e confermato nel suo discorso d'insediamento, il quarantasettesimo presidente Usa ha iniziato a imporre i primi dazi sulle merci importate dall'estero, Europa compresa.

Dopo il 25% in più di dazio doganale che dovrà pagare chi vorrà esportare acciaio e alluminio negli Stati Uniti, a cui Ursula von der Leyen ha già risposto parlando di "contromisure ferme e proporzionate", Trump valuta di imporre una nuova imposta anche sulle auto d'importazione. Ancora non ci sono certezze sulla "pesantezza" di questo ulteriore balzello, ma alcune fonti vicine alla Casa Bianca ipotizzano un dazio del 10%.

L'avvio di questa annunciata guerra commerciale "Usa vs resto del mondo" coinvolgerà inevitabilmente anche l'industria dell'auto europea e quindi di quella italiana che ha comunque un suo spazio sul mercato nordamericano. Ma quali e quante sono le auto Made in Italy vendute negli Stati Uniti d'America e quanto potrebbero aumentare i loro prezzi per i clienti d'oltreoceano? Scopriamolo insieme.

Quante auto italiane esportiamo negli Usa

La prima cosa da ricordare è che nel 2023, ultimo dato annuale disponibile, l'Italia ha esportato verso gli Stati Uniti 74.731 auto (dati [Anfia](#)), vale a dire il 20,9% del totale di auto italiane esportate in tutto il mondo (358.203 unità).

VIDEO

DI TENDENZA	
	MINI Cooper S (2025), la prova dei consumi reali
	Da 100 al 5% di batteria: i risultati del super test di auto elettriche 2025
	La Hyundai Inster Cross debutta in Italia
	BYD Atto 2, la prova del nuovo crossover compatto cinese

Quantità scambi auto	Export Italia->Usa	Import Usa->Italia
2023	74.731 (20,9% dell'export totale auto)	797 (0,1% dell'export totale auto)
2024 (gennaio-ottobre)	25.202 (12,6% dell'export totale auto)	3.415 (0,3% dell'export totale auto)

Questa percentuale di export di auto italiane verso gli Usa è però calata drasticamente nei primi dieci mesi del 2024 (25.202 auto), essendo scesa a quota 12,6% sul totale esportato dal nostro Paese. Nello stesso periodo le auto Usa importate in Italia sono invece state appena 3.415, una cifra che rappresenta solo lo 0,3% del totale di importazioni di auto estere in Italia.



Le prime Fiat 500X scendono dalla nave e sbarcano negli Usa nel 2019. In vendita fino al 2024

Foto di: Stellantis

Quanto vale l'export di auto Italia-Usa

Andando invece a vedere il valore delle esportazioni di auto italiane negli Usa notiamo che la percentuale si è mantenuta quasi costante tra il 26,9% dell'intero 2023 e il 27,0% di gennaio-ottobre 2024, pur essendo sceso da 3,88 a 2,85 miliardi di euro.

Valore scambi auto	Export Italia->Usa	Import Usa->Italia
2023	3.883.300.000 euro (26,9% dell'export totale auto)	46.300.000 euro (0,2% dell'export totale auto)
2024 (gennaio-ottobre)	2.854.700.000 euro (27,0% dell'export totale auto)	56.800.000 euro (0,2% dell'export totale auto)

Il bilancio è quindi sempre più che positivo per l'Italia che invece nei primi dieci mesi del 2024 ha importato auto Usa per un valore di 56,8 milioni di euro (0,2% del valore dell'import dal resto del mondo).

Le auto Made in Italy vendute negli Stati Uniti

Ma quali sono le auto italiane che rischierebbero di più se questo nuovo dazio doganale del 10% diventasse realtà?

Fiat

Le Fiat sono quasi sconosciute negli Stati Uniti d'America e a dimostrarlo le 605 vetture Fiat vendute nel 2023 sulle vendite globali di 1.235.442 unità (0,05% del totale). La situazione sta un po' migliorando nel 2024 con la Fiat 500e, ma i numeri restano molto piccoli.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



La Fiat 500e RED venduta negli Stati Uniti d'America

Foto di: Stellantis

Finita la commercializzazione della 500X, al momento l'unica Fiat venduta negli Usa è la Fiat 500e che viene costruita nello stabilimento di Mirafiori (TO) e attraversa l'Atlantico per essere venduta a un prezzo base di 32.500 dollari (30.800 euro circa).

Modello	Prezzo base Usa	Dazio del 10%	Prezzo con dazio
Fiat 500e	32.500 dollari	3.250 dollari	35.750 dollari

Questo significa che se entrassero in vigore i nuovi dazi di Trump al 10%, la Fiat 500e vedrebbe il suo prezzo salire di 3.250 dollari per arrivare a 35.750 dollari (33.916 euro).

Alfa Romeo

Il marchio Alfa Romeo, dopo l'Italia, ha come suo principale mercato di sbocco proprio gli Stati Uniti d'America, con una quota delle vendite Usa sulle vendite globali del 15,8% (10.898 vetture su 68.683 Alfa Romeo vendute in tutto il mondo nel 2023).



L'Alfa Romeo Giulia Veloce in prova negli Usa

Foto di: Motor1.com

Davvero pesante, almeno in termini assoluti di prezzo, sarebbe l'aumento a cui andrebbe incontro il listino delle Alfa Romeo vendute negli Usa, soprattutto la Stelvio che col +10% vedrebbe il costo della versione d'accesso salire da 45.950 dollari a 50.545 dollari (+4.595 dollari).

Modello	Prezzo base Usa	Dazio del 10%	Prezzo con dazio
Alfa Romeo Tonale	43.845 dollari	4.384 dollari	48.229 dollari
Alfa Romeo Giulia	41.690 dollari	4.169 dollari	45.859 dollari
Alfa Romeo Stelvio	45.950 dollari	4.595 dollari	50.545 dollari
Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio	83.570 dollari	8.357 dollari	91.927 dollari
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio	87.870 dollari	8.787 dollari	96.657 dollari

Anche queste sono cifre che possono incidere in maniera sensibile sulle scelte di acquisto dei clienti nordamericani. Meno importante potrebbe essere invece l'effetto su Giulia Quadrifoglio e Stelvio Quadrifoglio che si rivolgono a clienti meno sensibili al prezzo di listino.

Maserati

Un altro marchio che rischia di soffrire l'arrivo dei dazi di Trump è Maserati, il marchio modenese che oltre a offrire la sua intera gamma negli Usa vede in quello nordamericano il suo mercato principale (38,6% delle vendite globali nel 2023, ovvero 7.697 auto su un totale di 19.899).

ULTIMI ARTICOLI

La fusione che potrebbe creare il più grande Gruppo auto cinese

1 ore fa-ATTUALITÀ E MERCATO

La smart fortwo rinasce come microcar per 14enni

2 ore fa-NUOVE AUTO

Renault venderà la sua quota in Nissan?

2 ore fa-ATTUALITÀ E MERCATO

Hyundai potrebbe aver mostrato la sua prossima coupé sportiva

3 ore fa-ANTICIPAZIONI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Modello	Prezzo base Usa	Dazio del 10%	Prezzo con dazio
Maserati Grecale	69.900 dollari	6.990 dollari	76.890 dollari
Maserati Ghibli	109.500 dollari	10.950 dollari	120.450 dollari
Maserati Levante	102.000 dollari	10.200 dollari	112.200 dollari
Maserati Quattroporte	139.000 dollari	13.900 dollari	152.900 dollari
Maserati GranTurismo	158.000 dollari	15.800 dollari	173.800 dollari
Maserati GranCabrio	203.000 dollari	20.300 dollari	223.300 dollari
Maserati MC20	239.000 dollari	23.900 dollari	262.900 dollari
Maserati MC20 Cielo	273.000 dollari	27.300 dollari	300.300 dollari



Una Maserati GranTurismo Trofeo PrimaSerie per il mercato nordamericano

Foto di: Maserati

Trattandosi di un marchio sportivo e di lusso, Maserati ha una clientela meno interessata al prezzo d'acquisto, ma ciò non toglie che i 20.300 euro di dazio aggiuntivo che farebbero salire il listino della Maserati GranCabrio da 203.000 a 223.300 dollari potrebbe disturbare qualcuno.

Ferrari

Anche per Ferrari gli Stati Uniti d'America rappresentano il primo mercato globale, con quasi un quarto di tutte le supercar modenesi vendute negli Usa nel 2023. Sono state infatti ben 3.262 le Ferrari esportate negli Usa nel 2023, una cifra che rappresenta il 23,9% del totale mondiale di 13.663 unità.



Una Ferrari 296 GTB a Miami, Florida

Foto di: Ferrari

Le Ferrari sono storicamente dedicate a chi poco si interessa del prezzo, ma ciò non toglie che gli aumenti causati dai dazi sarebbero importanti. Per fare anche un solo esempio di quanto potrebbe incidere un dazio del 10% sul prezzo di una vettura del Cavallino Rampante prendiamo il caso della Ferrari Purosangue che vedrebbe il suo listino base schizzare dagli attuali 459.574 dollari a quota 505.531 dollari (+45.957 dollari).

Lamborghini

Altrettanto amato dai più facoltosi automobilisti statunitensi è il marchio Lamborghini che nel 2023 ha venduto quasi un terzo della sua produzione con 3.000 unità negli Usa (il 29,6% del totale di 10.112 vetture vendute nel mondo).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



La Lamborghini Urus SE a Miami, Florida

Foto di: Lamborghini

Probabilmente i nuovi clienti della Lamborghini Revuelto avranno poco da obiettare sull'aumento di prezzo dovuto al possibile "dazio Trump" del 10%, ma questo non significa che il sovrapprezzo di 61.285 dollari possa passare inosservato, facendo salire il listino da 612.852 dollari a quota 674.137 dollari (652.832 euro circa).

Le altre italiane

Ci sono poi le "altre italiane", ovvero quelle auto di nicchia (sportive, supercar, hypercar e auto di lusso) che vengono prodotte in numeri limitati nel nostro Paese e che in alcuni casi finiscono nelle mani di clienti nordamericani.

I numeri sono per forza di cose molto piccoli, ma questa manciata di auto super esclusive che vanno dall'Italia agli Stati Uniti hanno nomi davvero importanti e amati dagli automobilisti più esigenti come Automobili Amos, Automobili Pininfarina, Bertone, Dallara, Kimera, Mazzanti, Pagani, Totem Automobili o tutti quelli che trovate nella nostra lista delle startup italiane delle supercar.



Una Pagani Utopia a Beverly Hills, California

Foto di: Pagani

Per fare un solo esempio prendiamo la Pagani Utopia Roadster che da un prezzo base di circa 3,4 milioni di dollari potrebbe crescere di 340.000 dollari per toccare quota 3,74 milioni di dollari (circa 3,62 milioni di euro).

A proposito di auto italiane

Se volete comprare una Ferrari
dovrete aspettare il 2027

Nuova Alfa Romeo Giulia, tutto
quello che sappiamo

Condividi Quest'articolo

o or |

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Anfia: inizio d'anno in ribasso a doppia cifra per autocarri e veicoli trainati

Gli autobus contengono la crescita a +8,9%

TELEBORSA

Publicato il 12/02/2025
Ultima modifica il 12/02/2025 alle ore 14:05



Nel primo mese del 2025, con un'inversione di tendenza rispetto alle performance di dicembre 2024, il comparto degli autocarri e quello dei veicoli trainati registrano una flessione a doppia cifra. Pur rallentando la crescita, si mantengono invece positivi gli autobus.

Analizzando nel dettaglio il mercato di gennaio 2025, nel mese sono stati rilasciati 2.564 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-13,5% rispetto a gennaio 2024) e 1.021 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-14,5%), suddivisi in 128 rimorchi (+21,9%) e 893 semirimorchi (-18%). È quanto emerge dal **report Anfia sul mercato italiano degli autocarri, rimorchi-semirimorchi e autobus a gennaio 2025**.

Per gli autocarri, a gennaio 2025 tutte e quattro le aree geografiche registrano una variazione negativa: -22,4% il Nord-Est, -11,2% il Nord-Ovest, -10,4% l'area Sud e Isole e -6,5% il Centro. Anche tutte le classi di peso presentano un andamento negativo nel mese: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano, con un'inversione di tendenza, il calo più significativo (-48,8%), seguiti dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (-42,9%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (-12,2%), dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (-10,9%) e, infine, dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-1,8%).

A gennaio 2025, gli **autocarri rigidi** risultano in flessione dell'8,6%, mentre i trattori stradali chiudono a -17,4%. Nello stesso mese, calano i veicoli da cantiere (-18,1%) e registrano una variazione negativa anche i veicoli stradali (-13%). Analizzando il mercato per alimentazione, nel primo mese dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,3% (era del 2,2% a gennaio 2024), per un totale di 33 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,6% del totale (era l'1% a gennaio 2024).

"Il significativo calo nelle immatricolazioni di autocarri registrato a gennaio testimonia nuovamente come, a fronte di uno dei parchi circolanti di veicoli per l'autotrasporto più vecchio d'Europa (19,5 anni contro i 14,1 di media europea e la cui età continua a crescere), sia necessario un intervento chiaro

cerca un titolo

LEGGI ANCHE

28/01/2025



Veicoli commerciali, focus ANFIA: i numeri

19/12/2024

Iveco, IDV firma contratto con Esercito Italiano da 755 milioni di euro per 1.453 autocarri tattico-logistici

02/01/2025

BYD, vendite di veicoli elettrici e ibridi in crescita del 41% nel 2024

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

12/02/2025

ESMA, Birgit Puck nuovo presidente del Markets Standing Committee

12/02/2025

Eni continua il buyback e acquista oltre 3,6 milioni di azioni

12/02/2025

Scalable Capital, il World ETF appena lanciato ha già superato 100 milioni di euro di raccolta

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

che stimoli la sostituzione dei mezzi più vetusti, favorendo in primo luogo l'immissione in circolazione di veicoli di ultima generazione a gas naturale compresso o liquefatto o a diesel, pienamente compatibili con i rispettivi biocarburanti (biometano e HVO) le cui filiere rappresentano un'eccellenza nazionale – commenta **Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci** –. Affinché si possa realizzare un vero rinnovo delle flotte dedicate al trasporto merci si rende necessaria una riforma degli strumenti di sostegno agli investimenti delle imprese del settore, che risultano a oggi eccessivamente discontinui e non sufficientemente finanziati. Si ribadisce l'invito già condiviso con le altre principali associazioni dell'automotive e dell'autotrasporto a adottare una programmazione pluriennale che, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica, abiliti lo svecchiamento del parco circolante e i conseguenti benefici ambientali e di sicurezza. In tale ottica, si ravvisa inoltre la necessità di ripristinare le ulteriori misure di supporto alla transizione sostenibile del trasporto merci, e nello specifico il sostegno all'acquisto e al noleggio a lungo termine di veicoli commerciali (Ecobonus) e il credito d'imposta per l'investimento in beni strumentali veicolari sostenibili".

In riferimento ai **veicoli trainati**, a gennaio 2025 registrano una crescita le regioni del Nord-Est (+3,8%) e del Nord-Ovest (+1,2%), mentre restano in flessione il Centro (-40,3%) e l'area del Sud e Isole (-21,2%). Le marche estere totalizzano 551 libretti di circolazione nel mese (-15,6%); variazione negativa, di poco inferiore, anche per le marche nazionali (-13,1%), con 470 libretti.

"I dati presentano un quadro piuttosto chiaro: a inizio 2025, nel complesso, il mercato dei rimorchi e semirimorchi ha registrato una contrazione del 14,5% rispetto all'anno precedente – afferma **Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di Anfia** –. La priorità dell'Associazione è quella di continuare a sostenere il governo nella definizione di un fondo strutturale per l'autotrasporto anche alla luce di quanto sta accadendo in Europa con i lavori del Dialogo Strategico, per la definizione di un Piano d'azione per l'automotive che garantisca condizioni di parità per l'industria europea, faciliti la transizione pulita mantenendo la competitività e semplifichi la regolamentazione per sostenere l'innovazione e la crescita industriale".

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a gennaio 2025 635 nuove unità, con un incremento dell'8,9% rispetto a gennaio 2024. Nel primo mese dell'anno, tre comparti su quattro risultano positivi: crescono a tripla cifra gli autobus e midibus turistici (+141,4%) e gli scuolabus (+150%), mentre il rialzo è a doppia cifra per i minibus (+38,2%). Calano invece gli autobus adibiti al TPL (-28,9%). "Il mercato degli autobus mostra segnali contrastanti ad inizio anno. Nonostante un incremento complessivo dell'8,9% nel numero di autobus immatricolati a gennaio 2025 rispetto allo stesso mese del 2024, il comparto mostra una dinamica piuttosto eterogenea – afferma **Andrea Rampini, presidente della Sezione Autobus di ANFIA** –. Da un lato, si registra una crescita significativa nei segmenti turistici e scolastici, con aumenti rispettivamente del 141,4% e del 150%, così come il segmento dei minibus mostra un rialzo del 38,2%, ad indicare una crescente domanda di soluzioni di trasporto pubblico Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica più flessibili. Dall'altro lato, il segmento degli autobus adibiti al TPL registra una contrazione del 28,9%. Per quanto riguarda le alimentazioni, è interessante notare il crescente peso del gas che raggiunge il 22% delle immatricolazioni a gennaio 2025, a fronte di un 19,4% dello stesso

12/02/2025

ENI-AICS: MoU per potenziare istruzione tecnica in Egitto

> 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?

periodo dell'anno precedente. Parallelamente, le tecnologie elettriche e ibride continuano a guadagnare terreno, raggiungendo il 28% del mercato. In conclusione, osserviamo come il mercato degli autobus presenti un quadro complesso e dinamico. La crescita complessiva è un segnale positivo e di salute del comparto, ma è fondamentale continuare a supportare con investimenti pubblici l'innovazione e la sostenibilità del settore".

A livello territoriale, infine, a gennaio 2025 **le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro**, con un rialzo a doppia cifra nel Nord-Est (+84,8%) e nel Sud e Isole (+50%), mentre calano del 37,1% nel Nord-Ovest e del 13,2% nel Centro.

Servizio a cura di **teleborsa**

LA STAMPA

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

CRONACA	ESTERI	SPORT
ECONOMIA	POLITICA	TORINO

Scrivi alla redazione	Cookie Policy	Dichiarazione di accessibilit�
Pubblicit�	Privacy	Riserva TDM
Dati Societari	CMP	
Contatti	Sede	

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Economia

ANFIA: produzione automotive in crisi, -36,6% a dicembre

Servono misure urgenti

TELEBORSA

Publicato il 12/02/2025
Ultima modifica il 12/02/2025 alle ore 19:20



A **dicembre 2024**, secondo i dati **ISTAT**, la produzione dell'**industria automotive italiana** nel suo insieme registra un **calo del 36,6%** rispetto a dicembre 2023, mentre nell'intero 2024 diminuisce del 22,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di

autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 43,4% a dicembre 2024 e diminuisce del 29,1% nel cumulato 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 17,5%, nel mese e cresce del 5,5% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 33,5% a dicembre e del 20,5% nel periodo gennaio-dicembre 2024.

Secondo i dati preliminari di **ANFIA**, la produzione domestica delle sole autovetture a dicembre 2024 ammonta a **circa 10mila unità**, in calo del 64,9% rispetto a dicembre 2023. Nel cumulato, invece, sono state prodotte circa 310mila autovetture, in calo del 42,8% rispetto a gennaio-dicembre 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nel 2024 ammonta a 591mila unità, il 32,3% in meno del 2023.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a dicembre 2024 rispetto ai livelli del dodicesimo mese del 2023: l'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, cala del 7,1% a dicembre e chiude a -3,4% il cumulato 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 5,5% a novembre 2024, ultimo dato disponibile (-5,5% sul mercato interno e -5,7% sui mercati esteri) e chiude i primi undici mesi dell'anno a -3,6% (-4% il mercato interno e -2,7% i mercati esteri).

"A dicembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il decimo mese consecutivo (-36,6%), la più



LEGGI ANCHE

14/01/2025



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

24/01/2025

Spagna, prezzi produzione dicembre +2,3% a/a

07/02/2025

Spagna, produzione industriale dicembre meglio di attese

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

12/02/2025

Usa, Powell: inflazione resta in qualche misura elevata

12/02/2025

Moderate perdite a Wall Street dopo inflazione USA

12/02/2025

Recordati, aggiornamento sul buyback

pesante dell'anno appena trascorso – afferma **Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA**. In peggioramento a dicembre sia l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-43,4%) – complice il forte decremento, -64,9%, registrato, secondo i dati preliminari di **ANFIA** dalla produzione di autovetture, che chiude il 2024 con una variazione negativa del 42,8% rispetto al 2023, per un totale di circa 310mila unità prodotte, sia l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-33,5%). Il crollo dei volumi produttivi, unitamente ai cali registrati dal mercato, rende **necessario intervenire quanto prima definendo un piano di politica industriale con misure concrete e mirate a supporto delle imprese**, riconoscendo anche un contributo al costo dell'energia e una semplificazione sostanziale dell'accesso ai crediti per R&S".

A gennaio-ottobre 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 15,1 miliardi di euro, mentre l'import vale 30,4 miliardi di euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,9%, seguiti da Germania (15,4%) e Francia (11,1%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 21 miliardi di euro, con un saldo positivo di 5,8 miliardi di euro.

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una **flessione del 26,1% a novembre** (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 18,3% e di una componente estera a -33%. Nei primi undici mesi del 2024, il fatturato cala invece del 14,8% (-16,9% il fatturato interno e -12,7% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 20,7% a novembre (-31,8% la componente interna e -6,3% la componente estera). Nel periodo gennaio-novembre 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 14,2%, con un calo del 24,2% della componente interna e dell'1,9% della componente estera.

Servizio a cura di **teleborsa**

12/02/2025

Gruppo BCC Iccrea, utile netto 2024 sale a 2 miliardi. Raggiunti obiettivi piano con due anni di anticipo

> 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?

Anfia: inizio d'anno in ribasso a doppia cifra per autocarri e veicoli trainati



Gli autobus contengono la crescita a +8,9%

12 febbraio 2025 - 14.10

(Teleborsa) - Nel primo mese del 2025, con un'inversione di tendenza rispetto alle performance di dicembre 2024, il comparto degli autocarri e quello dei veicoli trainati registrano una flessione a doppia cifra. Pur rallentando la crescita, si mantengono invece positivi gli autobus.

Analizzando nel dettaglio il mercato di gennaio 2025, nel mese sono stati rilasciati 2.564 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-13,5% rispetto a gennaio 2024) e 1.021 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-14,5%), suddivisi in 128 rimorchi (+21,9%) e 893 semirimorchi (-18%). È quanto emerge dal report [Anfia](#) sul mercato italiano degli autocarri, rimorchi-semirimorchi e autobus a gennaio 2025.

Per gli autocarri, a gennaio 2025 tutte e quattro le aree geografiche registrano una variazione negativa: -22,4% il Nord-Est, -11,2% il Nord-Ovest, -10,4% l'area Sud e Isole e -6,5% il Centro. Anche tutte le classi di peso presentano un andamento negativo nel mese: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano, con un'inversione di tendenza, il calo più significativo (-48,8%), seguiti dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (-42,9%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (-12,2%), dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (-10,9%) e, infine, dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-1,8%).

A gennaio 2025, gli autocarri rigidi risultano in flessione dell'8,6%, mentre i trattori stradali chiudono a -17,4%. Nello stesso mese, calano i veicoli da cantiere (-18,1%) e registrano una variazione negativa anche i veicoli stradali (-13%). Analizzando il mercato per alimentazione, nel primo mese dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,3% (era del 2,2% a gennaio 2024), per un totale di 33 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,6% del totale (era l'1% a gennaio 2024).

"Il significativo calo nelle immatricolazioni di autocarri registrato a gennaio testimonia nuovamente come, a fronte di uno dei parchi circolanti di veicoli per l'autotrasporto più vecchio d'Europa (19,5 anni contro i 14,1 di media europea e la cui età continua a crescere), sia necessario un intervento chiaro che stimoli la sostituzione dei mezzi più vetusti, favorendo in primo luogo l'immissione in circolazione di veicoli di ultima generazione a gas naturale compresso o liquefatto o a diesel, pienamente compatibili con i rispettivi biocarburanti (biometano e HVO) le cui filiere rappresentano un'eccellenza nazionale – commenta Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci –. Affinché si possa realizzare un vero rinnovo delle flotte dedicate al trasporto merci si rende necessaria una riforma degli strumenti di sostegno agli investimenti delle imprese del settore, che risultano a oggi eccessivamente discontinui e non sufficientemente finanziati. Si ribadisce l'invito già condiviso con le altre principali associazioni dell'automotive e dell'autotrasporto a adottare una programmazione pluriennale che, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica, abiliti lo svecchiamento del parco circolante e i conseguenti benefici ambientali e di sicurezza. In tale ottica, si ravvisa inoltre la necessità di ripristinare le ulteriori misure di supporto alla transizione sostenibile del trasporto merci, e nello specifico il sostegno all'acquisto e al noleggio a lungo termine di veicoli commerciali (Ecobonus) e il credito d'imposta per l'investimento in beni strumentali veicolari sostenibili".

In riferimento ai veicoli trainati, a gennaio 2025 registrano una crescita le regioni del Nord-Est (+3,8%) e del Nord-Ovest (+1,2%), mentre restano in flessione il Centro (-40,3%) e l'area del Sud e Isole (-21,2%). Le marche estere totalizzano 551 libretti di circolazione nel mese (-15,6%); variazione negativa, di poco inferiore, anche per le marche nazionali (-13,1%), con 470 libretti.

"I dati presentano un quadro piuttosto chiaro: a inizio 2025, nel complesso, il mercato dei rimorchi e semirimorchi ha registrato una contrazione del 14,5% rispetto all'anno precedente – afferma Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di Anfia –. La priorità dell'Associazione è quella di continuare a sostenere il governo nella definizione di un fondo strutturale per l'autotrasporto anche alla luce di quanto sta accadendo in Europa con i lavori del Dialogo Strategico, per la definizione di un Piano d'azione per l'automotive che garantisca condizioni di parità per l'industria europea, faciliti la transizione pulita mantenendo la competitività e semplifichi la regolamentazione per sostenere l'innovazione e la crescita industriale".

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a gennaio 2025 635 nuove unità, con un incremento dell'8,9% rispetto a gennaio 2024. Nel primo mese dell'anno, tre comparti su quattro risultano positivi: crescono a tripla cifra gli autobus e midibus turistici (+141,4%) e gli scuolabus (+150%), mentre il rialzo è a doppia cifra per i minibus (+38,2%). Calano invece gli autobus adibiti al TPL (-28,9%). "Il mercato degli autobus mostra segnali contrastanti ad inizio anno. Nonostante un incremento complessivo dell'8,9% nel numero di autobus immatricolati a gennaio 2025 rispetto allo stesso mese del 2024, il comparto mostra una dinamica piuttosto eterogenea – afferma Andrea Rampini, presidente della Sezione Autobus di ANFIA –. Da un lato, si registra una crescita significativa nei segmenti turistici e scolastici, con aumenti rispettivamente del 141,4% e del 150%, così come il segmento dei minibus mostra un rialzo del 38,2%, ad indicare una crescente domanda di soluzioni di trasporto pubblico Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica più flessibili. Dall'altro lato, il segmento degli autobus adibiti al TPL registra una contrazione del 28,9%. Per quanto riguarda le alimentazioni, è interessante notare il crescente peso del gas che raggiunge il 22% delle immatricolazioni a gennaio 2025, a fronte di un 19,4% dello stesso periodo dell'anno precedente. Parallelamente, le tecnologie elettriche e ibride continuano a guadagnare terreno, raggiungendo il 28% del mercato. In conclusione, osserviamo come il mercato degli autobus presenti un quadro complesso e dinamico. La crescita complessiva è un segnale positivo e di salute del comparto, ma è fondamentale continuare a supportare con investimenti pubblici l'innovazione e la sostenibilità del settore".

A livello territoriale, infine, a gennaio 2025 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Nord-Est (+84,8%) e nel Sud e Isole (+50%), mentre calano del 37,1% nel Nord-Ovest e del 13,2% nel Centro.

powered by Teborsa

la Repubblica

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

Abbonati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

ANFIA: produzione automotive in crisi, -36,6% a dicembre



Servono misure urgenti

12 febbraio 2025 - 19.25

Ricerca titolo



(Teleborsa) - A dicembre 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 36,6% rispetto a dicembre 2023, mentre nell'intero 2024 diminuisce del 22,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 43,4% a dicembre 2024 e diminuisce del 29,1% nel cumulato 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 17,5%, nel mese e cresce del 5,5% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 33,5% a dicembre e del 20,5% nel periodo gennaio-dicembre 2024.

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a dicembre 2024 ammonta a circa 10mila unità, in calo del 64,9% rispetto a dicembre 2023. Nel cumulato, invece, sono state prodotte circa 310mila autovetture, in calo del 42,8% rispetto a gennaio-dicembre 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nel 2024 ammonta a 591mila unità, il 32,3% in meno del 2023.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a dicembre 2024 rispetto ai livelli del dodicesimo mese del 2023: l'indice della produzione industriale

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 44.400 -0,43%

FTSE 100 8.807 +0,34%

FTSE MIB 37.531 -0,14%

Germany DAX 22.148 +0,50%

Hang Seng Index* 21.294,86 -1,06%

Nasdaq 19.658 +0,07%

Nikkei 225 38.925,00 +0,32%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

nel suo complesso, infatti, cala del 7,1% a dicembre e chiude a -3,4% il cumulato 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 5,5% a novembre 2024, ultimo dato disponibile (-5,5% sul mercato interno e -5,7% sui mercati esteri) e chiude i primi undici mesi dell'anno a -3,6% (-4% il mercato interno e -2,7% i mercati esteri).

"A dicembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il decimo mese consecutivo (-36,6%), la più pesante dell'anno appena trascorso – afferma **Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA**. In peggioramento a dicembre sia l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-43,4%) – complice il forte decremento, -64,9%, registrato, secondo i dati preliminari di **ANFIA** dalla produzione di autovetture, che chiude il 2024 con una variazione negativa del 42,8% rispetto al 2023, per un totale di circa 310mila unità prodotte – sia l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-33,5%). Il crollo dei volumi produttivi, unitamente ai cali registrati dal mercato, rende **necessario intervenire quanto prima definendo un piano di politica industriale con misure concrete e mirate a supporto delle imprese**, riconoscendo anche un contributo al costo dell'energia e una semplificazione sostanziale dell'accesso ai crediti per R&S".

A gennaio-ottobre 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 15,1 miliardi di euro, mentre l'import vale 30,4 miliardi di euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,9%, seguiti da Germania (15,4%) e Francia (11,1%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 21 miliardi di euro, con un saldo positivo di 5,8 miliardi di euro.

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una **flessione del 26,1% a novembre** (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 18,3% e di una componente estera a -33%. Nei primi undici mesi del 2024, il fatturato cala invece del 14,8% (-16,9% il fatturato interno e -12,7% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 20,7% a novembre (-31,8% la componente interna e -6,3% la componente estera). Nel periodo gennaio-novembre 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 14,2%, con un calo del 24,2% della componente interna e dell'1,9% della componente estera.

powered by **teleborsa**

EUR

1

USD

1,04

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

La produzione torna ai livelli Covid

Industria

Dicembre 23esimo mese negativo: l'indice scende ai livelli di fine 2020

Nel 2024 prodotte solo 310mila auto (-43%) mai così in basso dal 1957

Ancora un segno negativo per la produzione industriale: a dicembre il calo è stato del 3,1% rispetto a novembre e del 7,1% sullo stesso mese del 2023. Nell'intero 2024 l'indice ha segnato -3,5%, tornando ai livelli del 2020, in piena epidemia Covid. L'auto il settore più in crisi: -43% con la produzione 2024 di autovetture tornata ai livelli del 1957. Calo a doppia cifra anche per moda (-18%) e metallurgia. **Luca Orlando** — a pag. 7



IL CONTATORE DELLA CRISI

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

Industria in rosso da 23 mesi, tornata ai livelli del Covid

Produzione. A dicembre -3,1% il calo -7,1% annuo. Nel 2024 l'indice cede il 3,5%. L'output di auto (310mila) scende ai minimi dal 1957

Luca Orlando

Trattori e fonderie. E poi calzature e borse, ingranaggi e componenti, lavorazioni meccaniche e biciclette. E naturalmente auto. L'elenco dei segni meno nelle rilevazioni Istat sulla produzione industriale è lungo ma ciò che colpisce è soprattutto la profondità della voragine aperta, con riduzioni annue che nel mese di dicembre superano ampiamente il 20-30% e che nel caso delle vetture (-43%) si trasformano in un quasi dimezzamento dell'output. Ma limitarsi a questo comparto per spiegare i numeri sarebbe un errore, guardando alla frenata corale registrata dall'Istat. Un calo di oltre tre punti rispetto a novembre e del 7,1% su base annua (solo ai tempi del Covid era andata peggio), costruito con una lunga sequenza di

segni meno. Media che risente certamente anche delle scelte effettuate da numerose aziende, che in mancanza di lavoro hanno preferito prolungare la pausa natalizia anticipando lo stop e posticipando comunque la riapertura di qualche giorno a gennaio. Azioni che hanno lasciato il segno nelle statistiche. Tra i macro-settori strettamente manifatturieri non vi è in effetti alcun segno positivo ma anche allargando lo sguardo all'intero anno il bilancio non è esaltante, con il solo comparto alimentare in grado di presentare numeri in crescita. Per la produzione industriale salgono così a 23 i mesi di caduta consecutiva nel dato tendenziale, quasi due anni in apnea suggellati dalla rilevazione di dicembre. Discesa 2024 che in termini di incassi per la manifattura è stimata in 42 miliardi di euro e che dal lato produttivo vede una frenata media

del 3,5%, secondo arretramento annuo consecutivo dopo il -2% del 2023.

Guardando al valore attuale dell'indice, per trovare livelli produttivi analoghi si deve tornare a giugno 2020, nel pieno del Covid. Con la differenza che mentre allora si trattava di una tappa all'interno di un percorso di risalita già avviato, oggi il trend è esattamente opposto.

Ad abbattere la media sono da tempo due comparti in particolare, auto e settore moda, i peggiori anche in questo caso: due punti di caduta dell'indice vengono da qui. Per le vetture si tratta di un output quasi dimezzato (-43%), esito scontato del massiccio ricorso alla Cig del gruppo Stellantis. Per numero di auto prodotte, comunica Anfia, dicembre vede un tracollo del 65% (da 30mila a 10mila) e per l'intero 2024 si scende a 310mila unità (-42,8%), il livello più

basso dal 1957. Nel tessile abbigliamento la frenata supera il 18%, così come a doppia cifra è il calo della metallurgia, mentre macchinari e legno carta arretrano di oltre il 9%. Nei dati Istat, a fine 2024, l'utilizzo della capacità produttiva si riduce al di sotto del 75%, l'ultima volta era capitato nel pieno del Covid, terzo trimestre 2020. E bisogna tornare a quei momenti anche per vedere dati peggiori di quelli odierni rispetto all'adeguatezza della domanda, ritenuta insufficiente da oltre un quarto delle aziende, livelli doppi rispetto alle medie storiche di questo indicatore. Domanda debole in particolare dal lato degli investimenti, freno visibile nei numeri dei produttori di macchinari, con il mercato interno in riduzione a doppia cifra (-17,4% nelle stime Federmacchine), un calo di oltre cinque miliardi nel 2024. Alle incertezze internazionali e al caro-tassi si è aggiunta la lunga attesa per le misure di Transizione

5.0, impasse che non ha aiutato spingendo le aziende a rinviare le decisioni in vista dei nuovi incentivi. Anche se nelle ultime settimane si registra una parziale accelerazione, il portale Gse registra crediti di imposta prenotati per 394 milioni, poco più del 6% del totale a disposizione. Se la domanda interna non brilla, anche dai mercati esteri la spinta è ridotta, con un export che nei primi 11 mesi dell'anno cede lo 0,7%. Crescita in parte sottratta alla nostra industria dalla Germania, il cui rallentamento produce effetti ad ampio raggio sugli acquisti di made in Italy. Il "danno" diretto è di 3,6 miliardi di discesa dell'export (primi 11 mesi 2024), esito di una più ampia riduzione delle importazioni tedesche dal mondo, in calo del 2,8% nel 2024, così come in calo di un punto è stato l'export di Berlino. Mentre il Pil, dopo il segno meno del quarto trimestre, chiude il 2024 in

rosso per il secondo anno consecutivo. Economia ferma anche in termini produttivi, con una produzione industriale giù di tre punti a dicembre, del 4,5% nell'intero anno, con ordini manifatturieri che presentano un analogo segno meno. Produzione frenata dal settore auto, che a dicembre ha subito un vero tracollo, caduta di 13 punti (33mila vetture prodotte in meno su base annua) che azzerà i guadagni precedenti, portando l'anno ad un sostanziale pareggio, con 3,2 milioni di vetture prodotte (10 volte l'Italia). Altro punto critico a Berlino riguarda le costruzioni, scese ai minimi storici, con permessi di costruire dimezzati rispetto ai livelli pre-Covid. Quadro che in tutta Europa non è brillante, anche se qualche segnale di stabilizzazione è visibile nell'indice dei direttori d'acquisto: resta al di sotto della soglia critica (50), ma a gennaio risale ai massimi da otto mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



Nel mese tra i settori manifatturieri non vi è un solo segno positivo
Vetture e sistema moda guidano i ribassi

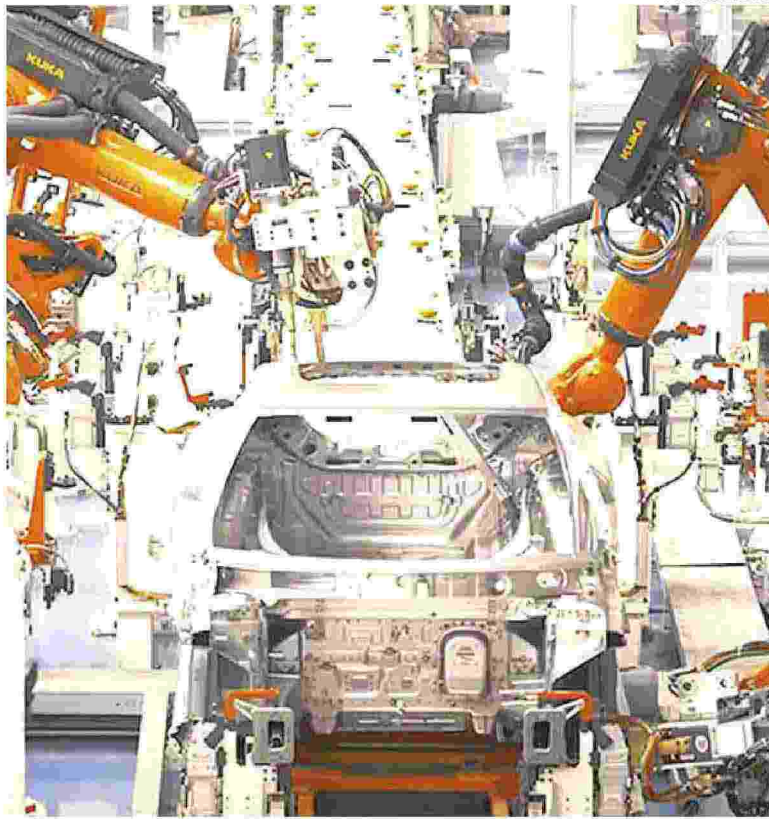
LE DIFFICOLTA' DELLA MANIFATTURA

La discesa degli incassi

La discesa 2024 in termini di incassi per la manifattura è stimato in 42 miliardi di euro e dal lato produttivo vede una frenata media del 3,5%, secondo arretramento annuo consecutivo dopo il - 2% del 2023. Per trovare livelli produttivi analoghi si deve tornare a giugno 2020, nel pieno del Covid. L'elenco dei segni meno è lungo ma ciò che colpisce è la voragine aperta, con riduzioni annue che nel mese di dicembre superano ampiamente il 20-30% e che nel caso delle vetture (-43%) si trasformano in un quasi dimezzamento dell'output.

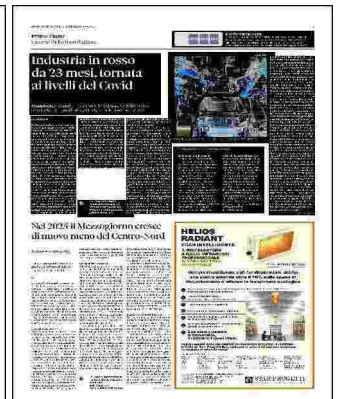
I ritardi di Transizione 5.0

Al caro-tassi si è aggiunta la lunga attesa per le misure di Transizione 5.0, impasse che non ha aiutato spingendo le aziende a rinviare le decisioni in vista dei nuovi incentivi. Nelle ultime settimane una parziale accelerazione: il portale Gse ha registrato crediti di imposta prenotati per 394 milioni, poco più del 6% del totale a disposizione. Spinta ridotta anche dai mercati esteri: con un export che nei primi 11 mesi dell'anno ha ceduto lo 0,7%. Crescita in parte sottratta alla nostra industria dalla Germania



Auto. Per le vetture si tratta di un output quasi dimezzato (-43%), nel 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

I DATI SULLA PRODUZIONE A DICEMBRE

L'industria crolla del 7,1%

di Rita Querzè

Il 2024 si chiude con una diminuzione della produzione industriale del 7,1%. Secondo i dati Istat, la dinamica è stata negativa per tutti i mesi dell'anno, con cali in ogni trimestre.

a pagina 31

Nel 2024 il calo è stato del 3,5%. La fabbricazione di auto è scesa sotto i livelli del 1957

Industria, crolla ancora la produzione a dicembre: -7,1%

Da 23 mesi i dati sulla produzione industriale sono un preoccupante rosario di dati con il segno meno. A dicembre 2024 l'indice complessivo è sceso del 7,1% in termini tendenziali (quindi rispetto allo stesso mese del 2023). Il calo maggiore ha riguardato i mezzi di trasporto (-23,6%). In una classifica dei settori che hanno fatto peggio, seguono tessile-abbigliamento (-18,3%), metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (-14,6%), carta e stampa (-9,9%). Cedono il passo anche la fabbricazione di macchinari (-9,3%), la farmaceutica (-8,4%) e la chimica (-8,3%) che nei mesi scorsi si erano difese. In contrazione persino l'alimentare, seppure di poco: -0,8%. L'unico comparto con il segno più a dicembre è stato quello delle attività estrattive: +17,4%.

Se consideriamo tutto il 2024, il calo della produzione industriale rispetto al 2023 è stato del 3,5%. L'epicentro della crisi si trova nella fabbricazione dei mezzi di trasporto (-11,3%) e nel tessile-abbigliamento (-10,5%). Cresce soltanto l'industria alimentare: +1,8%. Da notare: quando si parla di «mezzi di trasporto» Istat considera proprio tutto, oltre ad auto, furgoni e camion anche treni e navi. Se si considerano soltanto le auto, la situazione è ancora peggiore: secondo Anfia, l'associazione dei componentisti, nel 2024 siamo scesi a 310 mila auto (per avere una produzione più bassa bisogna andare al 1956) dalle oltre 540 mila del 2023 (che era già un anno magro). «A dicembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il decimo mese consecutivo (-36,6%), la più pesante

dell'anno appena trascorso», si allarma Gianmarco Giorda, direttore di Anfia.

Il calo della produzione industriale è diventato argomento di confronto politico. Le opposizioni chiedono le dimissioni del ministro delle Imprese. «La crisi della produzione industriale non è italiana, ma europea, a partire dalla Germania», risponde Adolfo Urso. L'idea è quella di rafforzare la posizione italiana come seconda industria manifatturiera europea, anche perché — osserva — «la Germania ha problemi strutturali maggiori dei nostri». Indicativo che del calo della produzione industriale si preoccupi anche l'ufficio studi Confcommercio: meno produzione industriale vuole dire meno domanda interna. Intanto cresce il prezzo del gas: ieri ha superato i 60 euro al MWh.

Rita Querzè

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Adolfo Urso,
ministro
delle Imprese
e made in Italy



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'intervista alla neo segretaria Cisl

Fumarola "Siamo autonomi ma il governo è attento al dialogo. Il salario minimo impoverisce"

di Rosaria Amato

ROMA – Dalle "leghe comunali" a fianco dei braccianti agricoli alla vertenza dell'Ilva di Taranto, fino a diventare il braccio destro del leader uscente Luigi Sbarra: Daniela Fumarola è la nuova segretaria generale della Cisl. Segretaria e non segretario, precisa, anche se, spiega, «penso che le differenze le porti comunque ogni persona, uomo o donna, per fortuna ognuno di noi è diverso da tutti gli altri». Nella prima intervista a *Repubblica* Fumarola sottolinea anche la scelta di continuità con «la via della responsabilità e della partecipazione, che la Cisl in questi anni ha costantemente indicato». E spiega così quella che martedì all'Assemblea generale della Cisl è apparsa come una grande sintonia con il governo, e in particolare con la premier Giorgia Meloni, che ha tessuto grandi elogi nei confronti di Sbarra:

«Riconosciamo al governo Meloni di aver mantenuto una grande attenzione al dialogo. E abbiamo apprezzato la grande disponibilità a prendere in carico la nostra importante proposta di legge per la partecipazione dei lavoratori. Ma rimaniamo autonomi da ogni partito e da ogni schieramento politico: ragioniamo sempre e comunque sul merito delle questioni».

Eppure la premier ha esaltato la Cisl, definendo la Cgil un sindacato "tossico". Una sintonia che è sembrata eccessiva tra un governo e un sindacato.

«Io non darei questa chiave di lettura. Abbiamo ospitato nella nostra assemblea il presidente Meloni così come è avvenuto in tante altre

circostanze, anche per altri sindacati. Ma mi pare piuttosto che la giornata di martedì abbia sancito l'impegno della Cisl rispetto a questa grandissima sfida che vogliamo portare a compimento: speriamo di vedere presto in Gazzetta Ufficiale la legge sulla partecipazione, e ci auguriamo un'approvazione

bipartisan. Abbiamo lanciato un invito a tutte le forze politiche».

Le opposizioni, e in particolare il Pd, sostengono che le modifiche apportate alla Camera abbiano "svuotato" la legge.

«Non è così, la legge mantiene integra la sua ossatura principale, in particolare le quattro dimensioni della partecipazione: gestionale, economico-finanziaria, organizzativa, consultiva. E i fondi sono stati aumentati: noi avevamo chiesto 50 milioni per farla partire, la manovra ne ha stanziati 72. Non è prescrittiva ed è rivolta a tutti i tipi di impresa».

Anche sulla manovra vi siete ritrovati in sintonia con il governo.

«Siamo soddisfatti dei contenuti, sono state accolte la stragrande maggioranza delle nostre richieste. Ma valutiamo di volta in volta le questioni, in coerenza con i nostri valori, a prescindere da chi sta al governo».

A proposito delle scelte del governo, sta per partire un'altra rottamazione.

«Non siamo mai favorevoli a questo tipo di approccio. Pensiamo invece che ci debba essere una seria lotta all'evasione fiscale, senza scorciatoie che fanno male a chi paga le tasse. Siamo per pagare di meno, facendo pagare però tutti».

E le scelte in materia di

immigrazione?

«Che piaccia o no, le migrazioni ci sono e ci saranno. Impariamo allora a pianificarle e a farne una risorsa».

La concertazione è da sempre un tema caro alla Cisl. Ma in questo momento le distanze con Cgil e Uil sembrano incolmabili.

«Non abbiamo nessuno pregiudizio nei confronti della Cgil e della Uil, diciamo soltanto che ci piacerebbe ritrovarci sui contenuti e sul metodo, che è quello di valutare le proposte nel momento in cui ci vengono fatte. La via è quella che porta a un patto della responsabilità verso obiettivi strategici condivisi».

Tra i temi più divisivi in questo momento c'è il salario minimo.

«Continuiamo a sostenere che le materie che attingono al mercato del lavoro debbano rimanere nell'alveo della contrattazione e delle relazioni sindacali. Siamo contrari all'invasione di una legge che rischierebbe fortemente di schiacciare verso il basso i salari».

Però c'è comunque un problema di salari poveri. Come risolverlo?

«Con la contrattazione a 360 gradi, nel privato e anche nel pubblico, dove ci sono diversi contratti bloccati perché c'è qualcuno che non li vuole firmare. Bisogna inoltre qualificare l'occupazione, combattere il lavoro nero, i part time involontari, lo sfruttamento mascherato da lavoro autonomo».

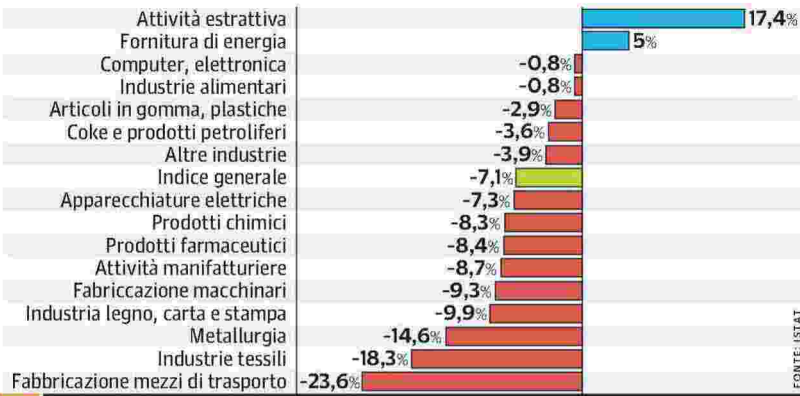
Il Sud ha ripreso a crescere meno del Centro-Nord. Il Pnrr non sta funzionando?

«Non è ancora un'occasione persa, abbiamo tempo fino al 2026 per investire bene le risorse di cui disponiamo. Faremo pressing per una governance partecipata, per non sprecare queste opportunità»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Graduatoria dei settori (variazioni tendenziali)

Dicembre 2024, indici corretti per gli effetti di calendario (base 2021 = 100)



Istat

Industria e auto, crollo produzione a dicembre

La produzione industriale crolla a dicembre con un -7,1% sul 2023. Nella media del 2024 il calo complessivo è del 3,5%. Particolarmente accentuata la crisi dell'auto. Per l'Anfia -65% a dicembre (-43% nel 2024)

“
*L'esecutivo ha preso
in carico la nostra
proposta di legge
sulla partecipazione*

*Nessun pregiudizio
su Cgil e Uil, però ci
piacerebbe ritrovarci
su contenuti e metodo*

”



▲ **Al timone** Daniela Fumarola è la nuova segretaria generale della Cisl



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Istat

Industria e auto, crollo produzione a dicembre

La produzione industriale crolla a dicembre con un -7,1% sul 2023. Nella media del 2024 il calo complessivo è del 3,5%. Particolarmente accentuata la crisi dell'auto. Per l'Anfia -65% a dicembre (-43% nel 2024)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La grande frenata

A dicembre la produzione industriale a -7,1%, è il 23esimo calo di seguito. In Europa rispunta l'idea di introdurre un prezzo calmierato per l'energia

IL CASO

ALESSANDRO BARBERA
ROMA

La curva dell'istituto di statistica non lascia margini di interpretazione: ventitré mesi di inesorabile e ininterrotto calo. A dicembre la produzione industriale italiana è scesa del 7,1 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, il 3,5 nella media dell'anno, quasi il doppio del meno due registrato nel 2023. Il livello complessivo di crescita dell'industria non era così basso dal 2020, quando risali dal disastroso crollo seguito al *lockdown*. Crolla il settore dei mezzi di trasporto (-23,6 per cento), crolla il tessile e abbigliamento (-18,3), crolla la metallurgia (-14,6). Secondo i dati disaggregati di Anfia - l'associazione della filiera - il solo comparto dell'auto ha perso in un anno il 43 per cento. E poi legno, macchinari, prodotti farmaceutici, chimica. Gli unici settori in positivo a dicembre sono quelli che costituiscono l'altra faccia del problema: la produzione di energia e le attività estrattive. Se l'Italia va male è perché il prezzo all'ingrosso dell'elettricità è fra i più alti dell'Unione. A gennaio è costata il 48 per cento in più della Spagna, il 40 della Francia,

il 25 della Germania.

Quello che fin qui è stato un problema discusso dagli economisti sta diventando un problema politico di tutte le cancellerie europee, prova ne è l'attivismo di questi giorni della Commissione di Bruxelles. Prima la decisione di rispondere ai dazi di Donald Trump con contro-dazi, ieri l'indiscrezione sull'introduzione di un tetto al prezzo del gas - da cui dipende il costo dell'elettricità - e di cui si era parlato a lungo dopo l'inizio della guerra in Ucraina. Nell'ultimo anno il prezzo non ha fatto che salire dai circa trenta euro al megawatt ora fino ai quasi sessanta di ieri. «La crisi o la contrazione della produzione industriale non è italiana, è europea, soprattutto dei Paesi come la Germania, che ha difficoltà strutturali superiori all'Italia», dice Adolfo Urso. Il Movimento Cinque Stelle chiede le sue dimissioni e una mozione urgente per affrontare il costo dell'energia, il Pd parla di «una Caporetto».

La narrazione del ministro delle Imprese è la stessa degli ultimi due anni. La possiamo sintetizzare così: le cose potrebbero andare molto peggio. Il livello complessivo dell'occupazione è effettivamente fra i migliori dagli anni Settanta, il non detto è che i salari sono fra i più bassi dell'Unione, segno che la competitività del sistema Ita-

lia si fonda ormai su un assunto tipico delle economie emergenti. Il problema più difficile da gestire per il governo è fare i conti con chi va meglio di noi. Secondo le ultime stime della Commissione europea quest'anno cresceremo dello 0,7 per cento, lo stesso livello della Germania e della Francia (quest'ultima un decimale in più), in compenso la Spagna avrà un aumento della ricchezza più che triplo, grazie anche alla spinta di un Recovery Plan poco meno ricco di quello italiano.

Il perché di tanta differenza è anche nei sopracitati costi dell'energia: in Spagna e Portogallo esiste un tetto amministrato al prezzo del gas di 40 euro a megawatt ora, frutto di un accordo negoziato con la Commissione europea nel 2022 in nome della scarsa interconnessione con le reti europee di trasporto dell'energia. Per portoghesi e spagnoli il costo per la produzione delle energie rinnovabili è prossimo allo zero, e così le imprese hanno condizioni imparagonabili rispetto a quelle italiane e di molti altri Paesi dell'Unione. Di qui l'idea a Bruxelles di rilanciare la misura proposta dall'allora premier Mario Draghi nei mesi in cui i prezzi superarono i trecento euro a megawatt ora. I quasi sessanta euro di questa settimana sono stati causati dal freddo e il poco

vento; il timore è che salga ancora, anche come conseguenza della guerra tariffaria scatenata dalla Casa Bianca. Secondo il *Financial Times* il tetto potrebbe essere inserito nel documento di politica industriale *Clean Industrial Deal* atteso per il mese prossimo e dedicato a come affrontare il ciclone Trump: una delle soluzioni sarà anche rivedere alcune delle misure più radicali del precedente *Green Deal* che ha messo in difficoltà l'industria dell'auto europea. Non è invece chiaro se e cosa farà il governo Meloni per tentare di invertire la rotta. Un aiuto potrebbe arrivare dalla quinta e (ultima) revisione del Piano nazionale di ripresa e resilienza: a un anno e mezzo dalla scadenza, l'Italia è riuscita a spendere un terzo dei duecento miliardi a disposizione. Il ministro degli Affari europei Tommaso Foti ha detto che presenterà la sua proposta a Bruxelles e in Parlamento entro marzo. —

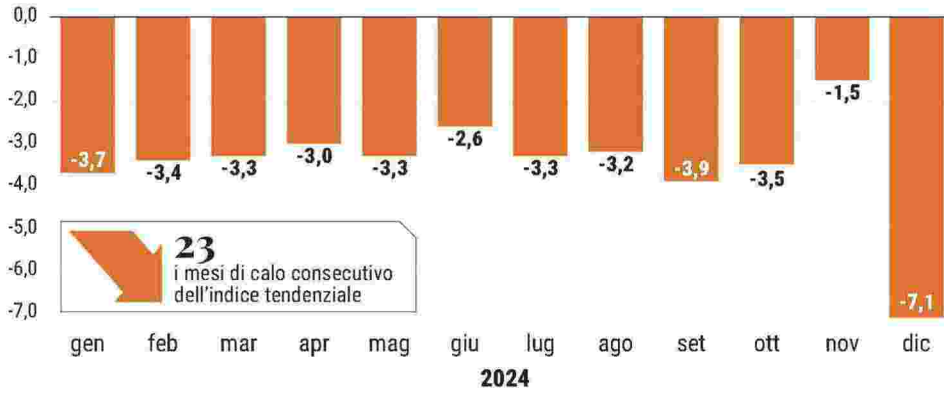
© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il Pd attacca
"È una Caporetto"
I 5S chiedono
le dimissioni di Urso**

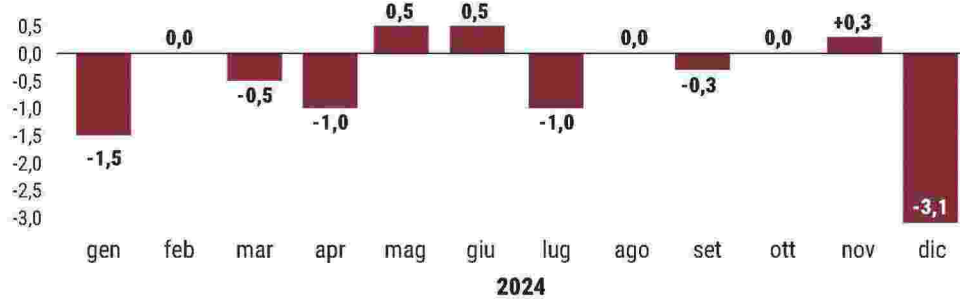
**Crollano i settori
dei trasporti, il tessile,
l'abbigliamento
e la metallurgia**

L'ANDAMENTO DELLA MANIFATTURA ITALIANA

La variazione % della produzione industriale rispetto all'anno precedente



Var. % rispetto al mese precedente, dati destagionalizzati

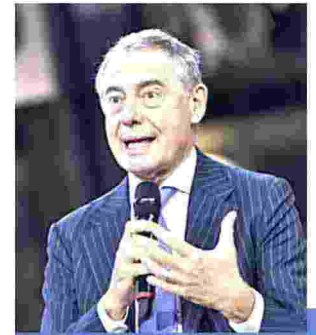


Fonte: Istat

GEA - WITHUB



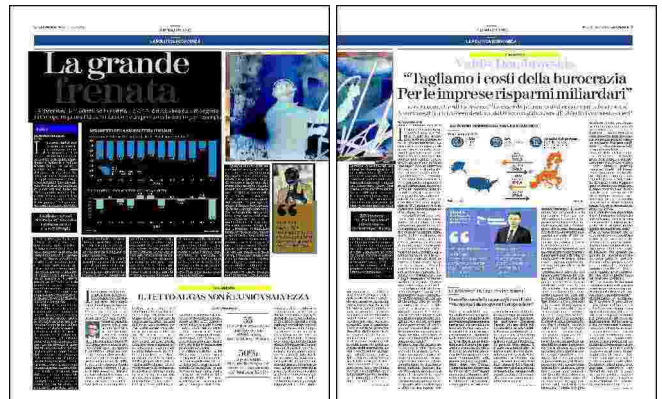
IMAGOECONOMICA



“

Adolfo Urso
Paesi come la Germania hanno difficoltà strutturali che sono superiori a quelle dell'Italia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

AUTO ELETTRICHE, QUANTO CI COSTANO TRA PREMI E COSTI DI RIPARAZIONE?

Lo scorso 9 ottobre, nell'ambito del Festival delle Assicurazioni e della Previdenza 2024, si è tenuto un focus sui costi delle auto elettriche, incentrato in particolare sui costi di riparazione ed assicurativi delle EV.

La strada verso costruzione e vendita di sole auto elettriche è stata voluta dalla UE nel 2019, nell'ambito del pacchetto di iniziative legate al Green Deal, fissando al 2035 lo stop alla produzione/vendita di auto nuove con motore termico e al 2026 un primo step di verifica. Intanto il mercato europeo dell'auto in generale vacilla, le EV non si vendono e le complicazioni di carattere economico, occupazionale e sociale di una transizione resa obbligatoria e noncurante delle possibili diverse scelte del mercato sono sempre più pesanti. Le motivazioni dello scarso successo delle auto elettriche nella UE, specie in Italia, sono molte: i prezzi elevati delle elettriche in particolare, scetticismo dei consumatori e diminuita disponibilità di spesa; scarsa autonomia degli EV e «ansia da ricarica» degli automobilisti; incidenza e incertezza dei costi di riparazione ma anche di ricarica, costi di sostituzione e degrado d'uso delle costose batterie (fino al 40% del valore del mezzo), incendi difficili da controllare ed estinguere, alta svalutazione dell'usato, scarse certezze sul valore nel tempo ed infine dubbi e timori per i costi assicurativi.

Quello dei costi è un punto cruciale, anche per i premi: si prevede innanzitutto un graduale innalzamento del costo della rca, oggi artificiosamente più basso, quando i dati dei sinistri delle EV saranno maggiormente disponibili per tipologia/numeri/importi, e ma anche quelli della kasko o delle garanzie prolungate, rese necessarie dall'alta tecnologia, talvolta misconosciuta dagli artigiani. Le batterie, solo originali e non disponibili after market, hanno prezzi elevatissimi e, in caso di necessità di sostituzione, qualche remora sui loro costi e/o sui premi occorrenti per assicurarle è legittima. La riparazione di un veicolo elettrico poi, rispetto ad un omologo termico, ha costi più elevati: dal 20% c.a. in più per auto piccole tipo city car, fino a quasi il 50% in più per grandi berline e SUV.

I relatori intervenuti nel corso del panel hanno illustrato nel dibattito un quadro il più reale possibile della situazione.

Il primo ad intervenire nel dibattito è stato **Piergiorgio Beccari**, presidente di A.D.I.R.A., Associazione Distributori Indipendenti Ricambi Autoveicoli. Il suo compito istituzionale è proprio quello di informare e promuovere la formazione degli aderenti sulle norme tecniche e tutte le normative relative all'automotive aftermarket nella produzione, distribuzione e installazione dei componenti, nonché sui



servizi di riparazione alternativi ed in concorrenza con case costruttrici e loro operatori autorizzati.

La rapida evoluzione tecnologica dei veicoli comporta una maggiore difficoltà nel campo della componentistica alternativa, a partire dalla incidenza sui costi nel mondo automotive attuale della formazione tecnica del personale addetto alla riparazione dei veicoli più moderni, specie elettrici. Circa la problematica che costi di riparazione delle auto elettriche siano più alti anche causa della scarsa disponibilità di tecnici specializzati, in realtà le motivazioni possono essere molteplici, dal mancato ricambio generazionale al problema ad es. di ricerca e geolocalizzazione di un'officina competente, e vanno considerati anche il contesto socio economico cambiato e le difficoltà di rinnovo della mentalità di chi opera da più anni nel campo della riparazione, ma sicuramente anche la carenza di personale specializzato è presente. È seguito l'intervento di **Davide Galli**, presidente di Federcarrozzieri, chiamato ad esprimersi sul timore degli automoto-

bilisti per i maggiori costi di riparazione delle auto elettriche rispetto alle termiche.

Galli ha confermato che le auto odierne hanno in genere ricambi tecnicamente più avanzati, costruiti con materiali più nobili e più costosi di quelle messe in produzione 10/15 anni fa, per cui è necessaria una manodopera più specializzata e più costosa.

Altro aspetto è che la formazione per poter intervenire sulle auto elettriche, ma anche ibride e di nuova generazione, rappresenta per le carrozzerie un impegno molto importante. Per poter operare sulle elettriche, poi, occorre rispettare rigorosamente procedure rigorosamente previste ed idonee, come ad es. mettere preventivamente in sicurezza il mezzo prima di procedere alle riparazioni, e tale intervento ha un suo costo supplementare rispetto alle termiche. Tutte le auto di nuova generazione comportano un modus operandi che necessita di aggiornamento continuo, per cui il costo della manodopera può impennarsi anche del 40/50%.

Alberto Viano, presidente di ANIASA, l'Associazione Italiana Industria dell'Autonoleggio, Sharing Mobility e Automotive Digital, ha affrontato la problematica dei prezzi elevati. I prezzi odierni più elevati sono dovuti, indipendentemente dall'alimentazione, alle maggiori dotazioni delle auto moderne, fornite di nuovi dispositivi di assistenza avanzata alla guida e altri sistemi di sicurezza, ragione per la quale costa di più anche ripararli. Le elettriche sin dall'inizio sono peraltro dotate di avanzati e costosi sistemi di prevenzione di collisione/investimento, cui sono seguiti quelli di emissione sonora a bassa velocità per renderle più sicure per i pedoni in zone a circolazione promiscua.

La propensione alla sostituzione della vettura è oggi minore perché il prezzo più alto e il cambiamento tecnologico rende meno certo il valore di mercato futuro, per cui il consumatore è preoccupato di effettuare un investimento sostenibile. Il forte rallentamento attuale del mercato potrebbe portare l'Unione europea a una revisione della tempistica della normativa 2035 ma il mercato ha bisogno di novità tecnologiche che riattivino l'interesse e l'elettrico potrebbe essere la soluzione. Anche per i noleggiatori si conferma un costo maggiore della manutenzione e riparazione delle elettriche, stante anche la gioventù del parco noleggio e la dotazione di maggiore tecnologia. Il problema più grave però è quello dell'approvvigionamento dei loro ricambi. I furti di auto elettriche infine sono abbastanza rari, ma sono più diffusi i furti di batterie di elettriche e ibride, problema molto serio per il costo delle stesse e per la indisponibilità allo stato di ricambio after market.

Giammarco Giorda, managing director di Anfia, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, affrontan-

do la problematica della sostenibilità per le case costruttrici delle tempistiche stabilite dalla UE sulla transizione ecologica dei veicoli riferisce che, a giudizio dell'associazione, l'elettrico potrebbe non essere l'unica tecnologia da adottare nei prossimi anni, ma che si debba puntare ad una vera neutralità ecologica per il 2035, in modo che l'utente possa scegliere tra diverse soluzioni tutte in grado di decarbonizzare il settore trasporti.

Giorda poi sottolinea, pur essendosi i costruttori adeguati per tempo alla transizione ecologica con la realizzazione di molti veicoli elettrici, i loro prezzi sono decisamente elevati e ad oggi un costruttore occidentale non è in grado di mettere sul mercato un'auto elettrica con un prezzo concorrenziale rispetto ad una termica corrispondente.

Più che di capacità competitiva del costruttore, egli subisce il peso del costo delle batterie, pari al 40/50% sul valore totale di un'auto elettrica. Ci si attende un calo del costo al kilowattora nei prossimi anni al di sotto dei fatidici 100\$, per cui scendendo il prezzo delle batterie scenderà anche il prezzo della vettura. Ci saranno inoltre soluzioni tecnologiche più evolute e l'auto elettrica diventerà sicuramente meno costosa e più efficiente da un punto di vista anche dell'autonomia. L'incontro si conclude con l'intervento di **Dino Anversa**, responsabile Lombardia di AIPED (Associazione Italiana Periti Estimatori Danni). Anversa conferma che il costo della riparazione dei veicoli elettrici è effettivamente più elevato, sia perché non ci sono alternative rispetto ai ricambi originali, che essendo prodotti in numero limitato hanno necessariamente un costo più alto, sia perché le auto elettriche, in caso di sinistro, a causa del maggior peso, riportano danni maggiori rispetto a un veicolo endotermico a parità di velocità. Il maggior costo risulta peraltro concentrato soprattutto sui ricambi rispetto alla manodopera.

Riguardo il timore dei consumatori del maggior rischio incendio delle elettriche, pur non esistendo dati certi in un mercato ridotto come quello italiano, risulta tuttavia una certa maggiore propensione tecnica agli incendi dovuta alla presenza di componentistica ad alta tensione che, rispetto ad una termica, comporta possibilità di surriscaldamento e auto-combustione nelle parti sottoposte all'alta tensione.

Riguardo al fenomeno delle frodi assicurative in relazione ai veicoli elettrici, il rappresentante di AIPED sottolinea che allo stato, stante la scarsa diffusione, non emergono dati particolarmente significativi sulla simulazione di sinistri da furto parziale o da rca che vedano coinvolti mezzi elettrici. Infine il relatore rappresenta che la maggior parte dei veicoli elettrici periziati dispone di copertura kasko e danni diretti in generale, coperture ovviamente consigliate dal costo stesso del veicolo.

Automotive la produzione cade del 65% a dicembre

I DATI

ROMA Crollo pesantissimo per l'automotive nel 2024. Ri elaborando i dati dell'Istat, l'Anfia - l'associazione che riunisce i costruttori - ha calcolato che nell'anno appena concluso la produzione domestica delle sole auto è stata di 310mila autovetture, in calo del 42,8 per cento rispetto al 2023. Soltanto tra dicembre 2024 e l'analogo mese del 2023 la produzione è stata inferiore di 10mila vetture (-64,9 per cento).

Più in generale il totale degli autoveicoli prodotti nel 2024 ammonta a 591mila unità, il 32,3% in meno del 2023. La componentistica segna un -33,5 per cento.

Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia, sottolinea che «il crollo dei volumi produttivi, unitamente ai cali registrati dal mercato, rende necessario intervenire quanto prima definendo un piano di politica industriale con misure concrete e mirate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

I DATI DEL 2024

Energia più cara, produzione giù: a dicembre -7,1%

Il 2024 si è chiuso con una contrazione della produzione industriale italiana del 3,5% rispetto all'anno precedente. Al netto degli effetti di calendario, il calo a dicembre è stato del 7,1%.

De Francesco e Ferraro alle pagine 6-7

SCENARI ECONOMICI LA SFIDA DELLA CRESCITA

L'industria sempre peggio La produzione crolla del 7%

Dicembre nero per la crisi dell'automotive. Nel 2024 giù del 3,5%
Resiste il settore alimentare ma cadono abbigliamento e trasporti

Gian Maria De Francesco

Il 2024 si è chiuso con una contrazione della produzione industriale italiana del 3,5% rispetto all'anno precedente. È quanto ha reso noto ieri l'Istat, evidenziando una dinamica negativa dell'indice corretto per gli effetti di calendario in tutti i mesi dell'anno, con cali congiunturali in tutti i trimestri. Nello scorso dicembre l'indice destagionalizzato della produzione industriale ha registrato una diminuzione del 3,1% rispetto al mese precedente. Al netto degli effetti di calendario, il calo tendenziale è stato del 7,1%, considerando che i giorni lavorativi di dicembre 2024 sono stati 20 contro i 18 di dicembre 2023.

Questi dati evidenziano come, alla forte crescita delle presenze turistiche in Italia, faccia da contraltare una contrazione delle attività

produttive. Il calo congiunturale di dicembre (-3,5%), ha frustrato le speranze alimentate dalle dinamiche di ottobre e novembre (invariato su base mensile e +0,3%). È quanto ha sottolineato il direttore dell'Ufficio Studi di Confcommercio, Mariano Bella, commentando i dati Istat. «Al di là delle oscillazioni mensili, bisogna prepararsi a diversi mesi ancora di confronto tendenziale particolarmente penalizzante». L'analisi settoriale mostra un andamento negativo per quasi tutti i comparti. L'indice destagionalizza-

to mensile cresce su base congiunturale solo per l'energia (+0,9%), mentre registra flessioni per i beni strumentali e i beni di consumo (-3,3% per en-

trambi) e per i beni intermedi (-3,6%). Anche su base annua, la tendenza negativa persiste, con un'unica eccezione: il settore energetico, che segna una crescita del 5,5%. Al contrario, i beni strumentali subiscono un calo del 10,7%, i beni intermedi del 9,5% e i beni di consumo del 7,3 per cento.

Particolarmente accentuata appare la crisi dell'auto con l'Anfia che annuncia una produzione a -65% a dicembre e nel 2024 a -43 per cento. Lo scenario internazionale, inoltre, non è incoraggiante con una imminente guerra dei dazi che penalizzerà ancora di più l'export. Le politiche industriali e di transizione a livello europeo segnano ancora il passo. «La crisi o la contrazione della produzione industriale non è italiana, è europea» e si registra «soprattutto dei Paesi come la Germania, che come noi ha una posizione importante», ha commentato il mini-

stro delle Imprese, Adolfo Urso. «La nostra intenzione - ha aggiunto - è rafforzare» la posizione di seconda industria manifatturiera in Europa dell'Italia «anche perché la Germania ha delle difficoltà strutturali molto più significative rispetto a quelle italiane».

Nel 2024 la produzione alimentare è quella che è cresciuta di più (+1,8%) a fronte di un calo generale che ha travolto praticamente tutti gli altri settori, con punte dell'11,3% per i mezzi di trasporto e del 10,5% per l'abbigliamento. È quanto hanno sottolineato Coldiretti e Filiera Italia. A spingere la produzione di cibo made in Italy è anche il record dell'export che nel 2024 ha raggiunto il valore di 70 miliardi di euro, il massimo di sempre, con un aumento dell'8% rispetto all'anno precedente. Coldiretti, però, avverte che la ricchezza del settore agroalimentare, che vale oltre 620 miliardi di euro, è minacciata da fattori come il cambiamento climatico e l'aumento dei costi di produzione, in particolare dell'energia.

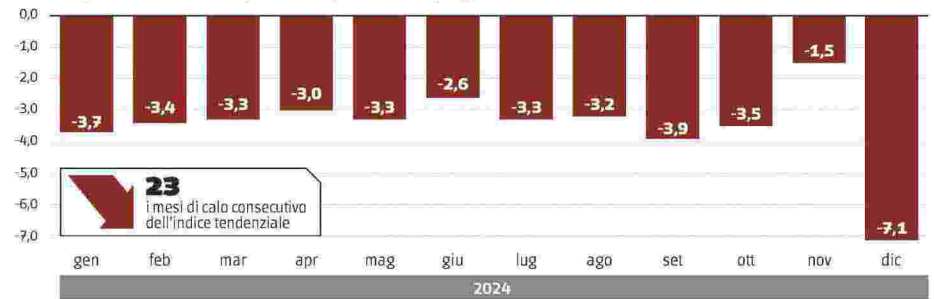
«Siamo preoccupati, pensiamo sia importante che l'industria possa riprendersi. Seguiamo le vertenze in corso, soprattutto le più grandi, auspicando che si arrivi a soluzioni che tengano insieme tutela del lavoro, dell'impresa, dell'ambiente e della sicurezza», ha commentato la nuova segretaria generale della Cisl, Daniela Fumarola, interpellata sull'andamento poco incoraggiante della produzione. Secondo Massimiliano Dona, presidente dell'Unione nazionale consumatori, «prosegue lo tsunami che dura da 23 mesi consecutivi, con un crollo della produzione industriale che, nei dati corretti per gli effetti di calendario, dura ininterrottamente da febbraio 2023; un tunnel in cui le imprese sono entrate quasi due anni fa e dal quale non sono ancora uscite». Secondo lo studio dell'associazione, nel confronto con il 2022, il gap arriva addirittura al 5,4 per cento.



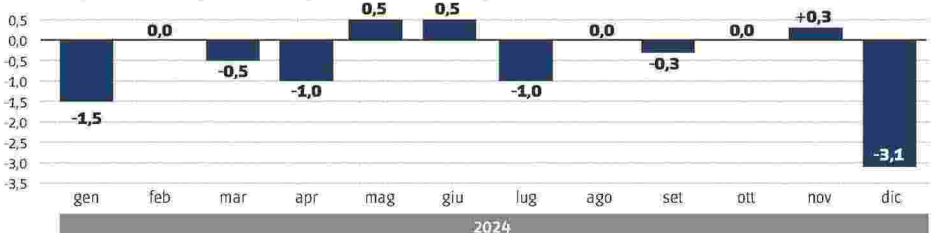
**Coldiretti: «L'alimentare ha evitato che la flessione fosse più pronunciata, ma ora il caro-energia è un problema»
Per Confcommercio il trend negativo durerà molti mesi**

LA PRODUZIONE INDUSTRIALE

Variation percentuale su anno precedente, dati corretti per gli effetti del calendario



Variation percentuale rispetto al mese precedente, dati destagionalizzati



Fonte: Istat

WITHUB



UN ANNO DIFFICILE
Il 2024 è stato ancora negativo per l'industria a causa del perdurare della crisi nel settore dell'auto e del tessile-calzaturiero. A dicembre si è registrato il 23esimo calo consecutivo della produzione su base mensile con un -3,1% complessivo e un -7,1% destagionalizzato (il mese aveva due giorni lavorativi in più del 2023)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849