



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 5 all'11 dicembre 2023

Torino, 15 dicembre 2023

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Ansa.it	05/12/2023	<i>Anfia, 'nel primo semestre in crescita export automotive'</i>	2
29	La Repubblica	05/12/2023	<i>Stellantis rassicura "La Panda sara' prodotta ancora a Pomigliano" (D.Longhin)</i>	3
I	La Stampa	05/12/2023	<i>Speciale Motori - Cresce il mercato dell'auto in Italia: a novembre +16,9%</i>	4
3	Avvenire	05/12/2023	<i>La Panda in Serbia spaventa i sindacati. Stellantis rassicura, ma troppe incognite (P.Alfieri)</i>	6
5	RMotore (La Repubblica)	05/12/2023	<i>Il caso Italia. Dagli incentivi alla fiscalizzazione. Ecco le proposte (G.Marino)</i>	8
	It.motor1.com	05/12/2023	<i>Riparte il Tavolo automotive: cosa dobbiamo aspettarci</i>	10
	Notiziariofinanziario.com	05/12/2023	<i>Il caro acciaio sta deprimendo lindustria italiana</i>	12
	Rainews.it	05/12/2023	<i>Stellantis, domani il tavolo al ministero. Attenzione a Mirafiori che non cresce</i>	16
	Ansa.it	06/12/2023	<i>Tavolo automotive, Stellantis e Urso: impegno per 1 milione di veicoli</i>	17
22	Il Sole 24 Ore	06/12/2023	<i>Stellantis e governo al lavoro sul rilancio (F.Greco)</i>	18
8/12	Panorama	06/12/2023	<i>Auto addio (G.Fontanelli)</i>	19
	LeaseNews.it	06/12/2023	<i>Mercato auto italiano: +16,2% a novembre</i>	24
	Sicurauto.it	06/12/2023	<i>Componenti auto: export italiano cresce del +11,9% nel 2023 - SicurAUTO.it</i>	26
1	Il Sole 24 Ore	07/12/2023	<i>Componentistica in serio pericolo (M.Meneghello)</i>	30
20	Il Sole 24 Ore	07/12/2023	<i>Stellantis, si' al milione di veicoli. Resta il nodo sui tempi del piano (F.Greco)</i>	31
27	La Repubblica	07/12/2023	<i>"Un milione di veicoli". Tra governo e Stellantis intesa sulla produzione (D.Longhin)</i>	33
27	La Stampa	07/12/2023	<i>Governo in pressing su Stellantis. L'azienda: "Impegni confermati" (L.Di Paco)</i>	34
17	Il Giornale	07/12/2023	<i>"Incentivi solo a chi produce in Italia" (P.Bonora)</i>	35
12	Ciociarria Editoriale Oggi	09/12/2023	<i>Ritardi sull'elettrico e indotto ko: corsa contro il tempo</i>	37
17	Primo Piano Molise	09/12/2023	<i>"Tempi stretti, percorso che non deve penalizzare"</i>	38
23	L'Edicola del Sud - Edizione Basilicata	10/12/2023	<i>Gemma: "Stellantis rialzera' il Sud Italia"</i>	39
	MeccanicaneWS.com	10/12/2023	<i>In crescita il mercato dei ricambi automotive</i>	40
1	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	11/12/2023	<i>Investire in Piemonte deve essere strategico e anche conveniente (A.Tronzano)</i>	42
1+5	Cronache Lucane	11/12/2023	<i>Dopo il tavolo al Mimit oggi il segretario nazionale Uliano (Cisl) a Potenza per riferire su</i>	44
	PartswEB.it	11/12/2023	<i>Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilita'</i>	45
	Trasportale.it	11/12/2023	<i>Italia, cresce lindustria automotive ad ottobre</i>	51

Anfia, 'nel primo semestre in crescita export automotive'

‘Auspicio che il Tavolo porti a obiettivo 1 milione di veicoli’ Nel primo semestre 2023, l’export della filiera dei componenti per autoveicoli cresce dell’11,9% rispetto a gennaio-giugno 2022 e ammonta a 13,3 miliardi di euro (l’export italiano di tutte le merci registra, invece, un incremento del +4,1%). Nello stesso periodo, si registra anche un incremento delle importazioni della componentistica (+12,5%) per un valore di 10,4 miliardi di euro. La bilancia commerciale mantiene quindi un saldo positivo di 2,94 miliardi di euro, con un avanzo di 1,94 miliardi di euro nel primo trimestre e 1 miliardo nel secondo. I

dati sono evidenziati **dall’Anfia** alla vigilia del tavolo sviluppo automotive al Mimit. "Nella prima metà del 2023, la componentistica realizza una buona performance in termini di export, in continuità con lo scorso anno" commenta Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti **Anfia**. Stella ricorda l’accordo sottoscritto con il Mimit con l’obiettivo di incrementare fino a 1 milione il volume di autoveicoli leggeri prodotti annualmente in Italia al 2030 e auspica che "tutte le parti coinvolte possano trovare nel tavolo che si apre domani un’intesa per organizzare i lavori in modo da rendere raggiungibili gli obiettivi dell’accordo, con il comune intento di preservare il valore della filiera". Le esportazioni del settore componenti rappresentano circa il 4,2% di tutto l’export italiano (4,2% anche al netto dell’energia), mentre le importazioni valgono il 3,4% (3,5% al netto dell’energia). Nel periodo gennaio-giugno 2023, il valore dell’export è risultato in aumento verso tutti i maggiori Paesi dell’area Ue+Efta+Uk, a eccezione di Svizzera (-13%) e Finlandia (-14%). L’indice della produzione della componentistica italiana è invece in lieve calo (-0,8%) rispetto ai primi sei mesi del 2022. Riproduzione riservata © Copyright ANSA



L'AUTOMOTIVE

Stellantis rassicura “La Panda sarà prodotta ancora a Pomigliano”

di Diego Longhin

TORINO – A distanza di 24 ore dalle parole del premier serbo, Aleksander Vucic, che annuncia per il prossimo anno l'avvio della produzione della Panda elettrica nello stabilimento di Kragujevac, Stellantis interviene per sedare le polemiche, sindacali e politiche, sul trasloco da Pomigliano d'Arco di uno dei modelli simbolo della Fiat. «Pomigliano continuerà a produrre la Panda - assicura un portavoce del gruppo italo-francese - i tempi sono prematuri per fare ulteriori annunci».

Stellantis, partecipata da Exor che controlla anche Repubblica attraverso Gedi, dice così che la Panda non sarà appannaggio solo della fabbrica serba inaugurata da Marchionne nel 2012 e dove si realizzava la 500L. Nascerà una famiglia di vetture, sulla scia proprio della 500, e i modelli termici e ibridi continueranno ad essere assemblati nella fabbrica campana dove lavorano 4 mila persone e si producono anche l'Alfa Tonale e il Dodge Hornet. La Panda di Pomigliano «non è in concorren-

za con il modello che vedrà la luce in Serbia - dice ancora il portavoce - che sarà su un'altra piattaforma e posizionato in modo diverso». Tutto dipenderà dalla «evoluzione normativa», leggi rinvio e rivisitazione dei nuovi standard Euro 7, e dalle «condizioni competitive» della fabbrica.

Polemica risolta? Non proprio. Oltre alle richieste di chiarimenti arrivate dai sindacati, alla Fiom e Fim-Cisl ieri si è aggiunta la Uilm che chiede «continuità lavorativa e occupazionale», la politica è andata in fibrillazione alla vigilia della prima riunione del tavolo tra Stellantis, sigle metalmeccaniche, Anfia e governo al ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Vucic ha annunciato l'arrivo della Panda a batteria durante la visita a Belgrado della presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, che però non ha proferito parola sul tema. E il Pd ha quindi colto l'occasione per chiedere conto al ministro Urso del futuro del sito campano e delle altre fabbriche in Italia. «Il governo Meloni

assiste inerme al progressivo impoverimento di capacità produttiva degli stabilimenti italiani di Stellantis che sono abbandonati al loro destino», scrivono i parlamentari Dem Marco Sarracino, Arturo Scotto, Chiara Gribaudo, Cecilia Guerra, Emiliano Fossi e Mauro Laus. Preoccupazione ribadita dalla segretaria Pd, Elly Schlein, che denuncia «la totale assenza di politiche industriali da parte del governo». E poi rimarca: «Stiamo ancora aspettando di capire quali sono le prospettive degli stabilimenti Stellantis in Italia». Il M5S ironizza: «Meloni e Salvini intendono tutelare il Made in Italy investendo in Serbia?», si chiedono i deputati Chiara Appendino e Antonino Iaria. Parole che provocano la reazione di Fdi che attacca 5 Stelle e sinistra con il senatore Matteo Gelmetti: «Governavano loro quando si sono fatti gli investimenti in Serbia, non noi». un tavolo, quello di domani, che si annuncia complicato da governare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La società interviene dopo l'annuncio del premier serbo Schlein: “Aspettiamo di capire le intenzioni dell'azienda”



I DATI MENSILI DEL CENTRO PROMOTOR

Cresce il mercato dell'auto in Italia: a novembre +16,9%

Il mercato dell'auto continua a crescere: le immatricolazioni a novembre sono state 139.278, il 16,19% in più dello stesso mese dell'anno scorso. Il consuntivo dei primi undici mesi chiude a quota 1.455.271 con un incremento del 20,1% sullo stesso periodo del 2022, ma con un calo del 18,1% sullo stesso periodo del 2019. L'inchiesta congiunturale di novembre, condotta dal Centro Studi Promotor su un campione rappresentativo di concessionari, mette in luce che le vendite 2023 sono state frenate essenzialmente da tre fattori: la situazione economica delle famiglie aggravata dalla riduzione del potere d'acquisto per effetto dell'inflazione, i livelli decisamente elevati raggiunti dai listini e la situazione economica generale.

Il livello pre-pandemia

«Il livello pre-pandemia, che era e resta naturalmente l'obiettivo da raggiungere, al momento è ancora lontano» spiega il presidente di Promotor Gian Primo Quagliano, che prevede la chiusura dell'anno a quota 1.576.000 unità vendute. Non decollano le immatricolazioni di auto elettriche la cui quota sfiora in Italia il 4% contro il 15,2% dell'Eu-

ropa Occidentale. Per questo tutte le associazioni di settore chiedono al governo di cambiare il sistema attuale di incentivi.

Il dilemma dei bonus

«Con la fine dell'anno il consuntivo dell'ecobonus auto 2023 – spiega il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori – mostra un avanzo di circa 300 milioni di euro, che, peraltro, si somma ai 250 milioni restanti dall'ecobonus 2022 e non ancora riallocati. Segno che gli incentivi all'acquisto delle vetture green, previsti anche per il 2024, vanno rimodulati e resi più attrattivi per i consumatori».

Le auto aziendali

Concorda l'Unrae, che chiede anche interventi sul regime fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo per rilanciare il settore e per arrivare ad un ricambio del parco. Stellantis ha venduto in Italia a novembre – secondo i dati elaborati da Dataforce – 40.808 auto, che valgono un progresso del 9,8% rispetto allo stesso mese del 2022.

La quota Stellantis

La quota di mercato Stellantis in Italia è pari al 29,3% a fronte del 30,9% di un anno fa. Negli undici mesi, a guardare più nel dettaglio i nu-

meri, il gruppo ha immatricolato 472.715 auto, in crescita del 10,1% rispetto all'analogo periodo dell'anno scorso. La quota resta però in calo dal 35,4% al 32,5%. Il brand Jeep chiude gli undici mesi con una quota complessiva del 4,66%, in crescita di quasi un punto percentuale rispetto allo stesso periodo del 2022.

La corsa delle Jeep

Trainano i numeri, i risultati ottenuti dai suv Renegade e Compass, prodotti in Italia presso lo stabilimento di Melfi, e sempre va forte l'Avenger, disegnato presso il Jeep Design Studio di Torino, il primo 100% elettrico. I suv Jeep, tra l'altro, restano i più venduti nel mercato dei plug-in hybrid. Dati che incoraggiano a un certo ottimismo. In attesa di centrare il primo target, il famigerato livello pre-pandemia.

Certo è che in qualche modo il rapporto degli italiani con l'automobile è cambiato dopo il periodo del Covid. Resta da capire se questi numeri si debbano a un reale cambio di passo nelle abitudini degli automobilisti o alle difficoltà economiche che, in qualche modo, dopo i ripetuti stop del 2020 e del 2021 hanno colpito la stragrande maggioranza delle famiglie (e delle imprese) italiane. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La Panda in Serbia spaventa i sindacati Stellantis rassicura, ma troppe incognite

Il futuro
dell'auto

PAOLO M. ALFIERI
Milano

Va così: che l'annuncio sul sito di produzione della nuova Panda elettrica non lo fa Stellantis, ma un capo di Stato, il presidente serbo Aleksandar Vucic alla presenza di Giorgia Meloni, ché proprio dalla Serbia il quarto gruppo automobilistico al mondo punta a tornare leader nel segmento B dell'auto. Va che Stellantis è costretta a precisare che «Pomigliano continuerà a produrre la Panda», quella attuale però, mentre, in mezzo alle interrogazioni Pd al ministro Urso e alla vigilia del tavolo nazionale sull'automotive in programma domani al Mimit, i sindacati si lanciano in pressing. Stellantis dica quale modello di vettura sostituirà l'attuale Panda a Pomigliano, esorta la Fim Cisl, è una «decisione da ritirare», sferza la Fiom-Cgil. John Elkann due settimane fa ha lanciato un messaggio chiaro: ogni stabilimen-

to italiano di Stellantis ha oggi una missione chiara, ma per continuare a cogliere tutte le opportunità «c'è bisogno di una buona politica» che porti a concordare un percorso comune. Ancora più chiaro era stato, a luglio, Olivier Francois, ceo del marchio Fiat: «In Italia produrremmo più auto se se ne comprassero di più. L'Italia è l'unico Paese in Europa che arretra sull'elettrico perché non ci sono incentivi sufficienti». Senza incentivi ritenuti adeguati, insomma, certe produzioni non sono destinate ad aumentare. Tanto che due nuovi modelli iconici appena presentati dal gruppo, la Topolino e la 600, nasceranno in Marocco e in Polonia.

Stellantis, ha precisato ieri un portavoce, non vede la Panda attuale «in concorrenza con il modello che vedrà la luce in Serbia, che sarà su un'altra piattaforma e posizionato in modo diverso dall'attuale in quanto la Panda sta diventando una famiglia, come lo è per 500. Per questo motivo, se l'evoluzione normativa e le condizioni competitive dello stabilimento di Pomigliano lo consentiranno, è nostra intenzione continuare il suo ciclo di vita e quindi sostenere lo stabilimento fino all'arrivo del nuovo ciclo di modelli». Egli altri impianti italiani? Se Mirafiori, oltre alle produzioni esistenti della 500 elettrica e delle Maserati, avrà il centro per l'econo-

mia circolare e un impianto per la produzione di trasmissioni elettriche, Melfi diventerà il centro della produzione di auto elettriche di media taglia, Cassino sarà specializzata nelle elettriche più grandi e Termoli è impegnata in una riconversione fondamentale dalla produzione di motori termici a gigafactory europea.

Nei primi nove mesi dell'anno - secondo i dati Fim Cisl - Stellantis ha prodotto in Italia, tra auto e furgoni commerciali, 567.525 unità, il 10,1% per cento in più dello stesso periodo del 2022. Rispetto ai dati pre-Covid, però, le auto fanno segnare un -2,3% e le produzioni di veicoli commerciali ancora arrancano con un -24,6%. I sindacati chiedono fatti concreti al tavolo del settore automotive e di portare in Italia le produzioni di tutta la componentistica delle auto del futuro, come semiconduttori e componenti necessari per la motorizzazione elettrica. Proprio Pomigliano rappresenta lo stabilimento di autovetture che riscontra la maggiore crescita rispetto al 2022, con un +31,5% e 149.500 unità prodotte. A Mirafiori la crescita della 500 bev (+15% sul 2022) fa da contraltare al dimezzamento delle Maserati (7mila quelle del 2023). A Cassino calano le produzioni di Alfa Romeo Stelvio e Giulia, per le quali i sindacati si attendono ammodernamento e rilancio. A Melfi si registra una perdita di

59mila auto rispetto al 2019, la flessione più pesante rispetto all'era pre-Covid. È qui che si sono avute le principali ripercussioni negative in termini occupazionali. Nota positiva: a ottobre è stata ottenuta la conferma del quinto modello full electric a marchio Jeep.

Parlando di Pomigliano d'Arco, Ferdinando Uliano, segretario nazionale della Fim, ha sottolineato che, dopo le parole di Vucic, «diventa urgente e indispensabile conoscere quale modello di vettura sostituirà l'attuale Panda». «Oggi lo stabilimento di Pomigliano d'Arco è in una situazione particolarmente positiva per i volumi grazie alle produzioni di Alfa Romeo Tonale, del Dodge Hornet e della Fiat Panda - ha spiegato -. Tutto questo ha consentito di azzerrare la cassa integrazione sulle linee produttive e di assorbire l'attività di circa 1.200 lavoratori provenienti dagli altri siti italiani». Per Samuele Lodi, segretario nazionale della Fiom-Cgil e responsabile del settore mobilità, quella sulla produzione della Panda elettrica in Serbia è «una decisione inaccettabile che contrasteremo in tutti i modi». Domani, al tavolo nazionale, si confronteranno il gruppo automobilistico, le 7 Regioni in cui Stellantis ha stabilimenti, Anfia e tutte le organizzazioni sindacali. La partita, usa dirsi in questi casi, sarà lunga e complessa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Fim Cisl chiede quale sarà il modello che sostituirà l'auto prodotta a Pomigliano

La Fiom Cgil: «Decisione da ritirare»

A Cassino sono in calo Stelvio e Giulia, a Melfi -59mila auto rispetto al pre-Covid

IL SETTORE

L'annuncio del presidente serbo Vucic sulla produzione della nuova vettura elettrica a Kragujevac alla vigilia del tavolo nazionale sull'automotive, in programma domani al Mimit

Il mercato dell'auto ancora in crescita

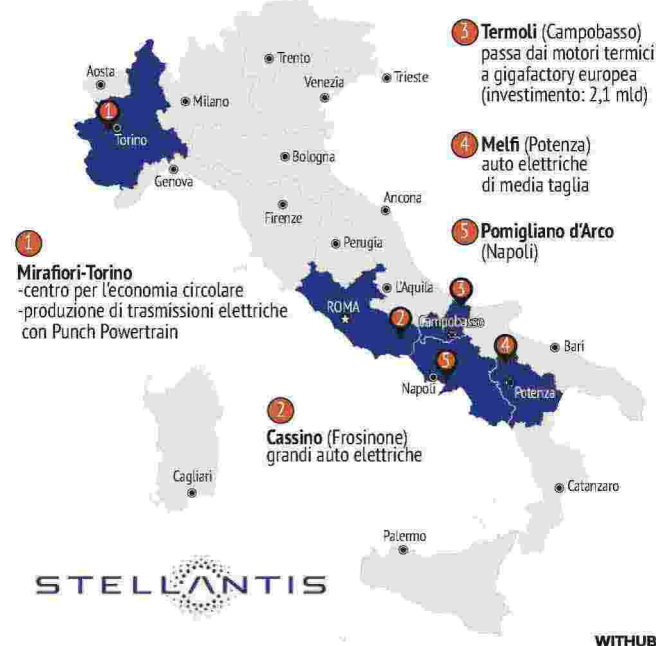
+16,1%
l'aumento delle immatricolazioni auto a novembre rispetto a un anno fa

40.808
le auto vendute da Stellantis a novembre, +9,8% rispetto a un anno fa

77,1%
la quota di vendite dell'usato rispetto al totale delle vendite a novembre

LA FABBRICHE EX FIAT

John Elkann ha chiarito la "mission" futura degli stabilimenti di Stellantis in Italia



Il simbolo Stellantis davanti agli ingressi della storica fabbrica di Mirafiori /Ansa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il caso Italia Dagli incentivi alla fiscalizzazione Ecco le proposte

La richiesta di bonus anche per noleggio e car sharing
Anfia, Unrae e Federauto guidano la protesta

di **Graziella Marino**

A

uto, dolce auto. È sempre lei, la vettura privata, il mezzo di trasporto a cui l'83% degli italiani non rinunciarebbe mai.

E il 70% dei guidatori, secondo il Mobility Consumer Index 2023, se potesse permetterselo opterebbe anche per un'auto elettrica.

Peccato che, a causa del prezzo elevato, ad acquistarla alla fine sia solo il 4%. Infatti, l'Italia (3,9%) è agli ultimi posti tra i paesi Ue per quota di immatricolazioni di auto elettriche, superata anche da Grecia (4,7%), Cipro (4,8%) e Spagna (4,9%).

Certo, l'incremento degli incentivi statali potrebbe fare la differenza. Se arrivassero ad equiparare il prezzo dell'auto alla spina a quello di un'auto tradizionale, gli acquirenti sarebbero almeno il 33%, rileva l'Osservatorio 2023 sugli Stili di mobilità di Legambiente-Ipsos e Unrae.

Ma il vero problema dell'Italia, come ha detto recentemente il ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin, sta nello stipendio medio degli italiani: «troppo basso». «La storia ci insegna - spiega il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano - che un prodotto decolla se il suo prezzo equivale più o meno alla retribuzione netta annua di un operaio, che in Italia si aggira sui 15.000 euro. Questo significa che per annullare

il gap con il prezzo di una citycar elettrica e spingere i privati all'acquisto di un'auto alla spina attualmente ci vorrebbe un incentivo di almeno 10.000 euro. Cosa ovviamente insostenibile per il bilancio italiano».

E allora bisogna aspettare che la tecnologia faccia il proprio corso e il costo delle batterie (che incidono per quasi il 40% sul prezzo finale dell'auto elettrica) si riduca sensibilmente. Il trend è già iniziato. Il trend è già iniziato. Secondo BloombergNef un sistema di batterie al litio che costava circa 732 dollari al kWh nel 2013, nel 2023 dovrebbe stabilizzarsi intorno ai 152 dollari e, secondo una ricerca di Goldman Sachs, già da quest'anno inizierà a scendere dell'11% annuo fino al 2030. L'anno cruciale però sarà il 2025 quando il prezzo delle batterie scenderà a 99 dollari al kWh, il 40% in meno rispetto al 2022. E infatti tra due anni, come già annunciato da Renault, Citroën e Volkswagen, arriveranno sul mercato nuove citycar elettriche intorno ai 20.000 euro, bonus escluso.

Intanto, per cercare di arginare l'invasione di auto elettriche dalla Cina, le associazioni che rappresentano in Italia le case automobilistiche estere (Unrae), la filiera componentistica (Anfia) e i concessionari (Federauto) chiedono urgentemente al Governo, in attesa del nuovo schema di incentivi per il 2024, di aumentare considerevol-

mente il bonus ai privati per l'acquisto di veicoli full electric (fascia 0-20 g/km di CO2) e plug-in (21-60 g/km). E Unrae e Federauto anche di eliminare, o almeno alzare, l'attuale limite di prezzo fissato per una vettura incentivabile (35.000 per le elettriche e 45.000 per le ibride plug-in). A questo scopo si dovrebbero usare anche i circa 600 milioni di euro rimasti inutilizzati per gli incentivi 2022-2023 delle fasce 0-20 e 21-60 g/km.

Inoltre, secondo le associazioni, «gli incentivi non vanno limitati ai privati ma bisogna allargarli a tutte le persone giuridiche, e quindi anche alle società, con bonus intero», (ma per l'Anfia «i concessionari andrebbero esclusi»).

«Questo porterebbe al 100% gli incentivi per l'autonoleggio e il car sharing, oggi ridotti del 50 rispetto ai privati».

L'Anfia non chiede di cambiare il price cap, ma di mantenerlo per tutti «con prezzi di listino, compresi gli optional, non superiori a 35.000 euro per le elettriche e 45.000 per le ibride plug-in».

L'Unrae, invece, spinge sull'auto aziendale, chiedendo «una modulazione, in base alle emissioni di CO2, sia della detraibilità dell'Iva (per esempio il 100% per le auto elettriche e l'80% per le plug-in, ndr), sia della quota di deducibilità

del costo sostenuto» (al 40% per le elettriche e al 30% per le plug-in). Per il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino, «la soluzione migliore sarebbero degli incentivi all'auto elettrica stabiliti a

livello europeo, che prescindano quindi dalle leggi di bilancio nazionali». Il numero uno dei concessionari chiede anche «un'infrastruttura per l'alimentazione elettrica distribuita più capillarmente sul ter-

ritorio nazionale. Perché le colonnine, anche se numericamente adeguate ai veicoli elettrici circolanti, sono però concentrate nelle grandi città, soprattutto del nord».

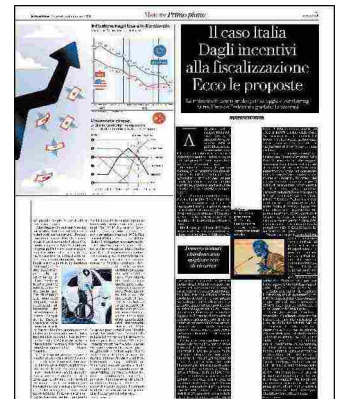
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I concessionari chiedono una migliore rete di ricarica

▼ **Unrae**
Michele Crisci, presidente dell'Unrae, l'associazione che raggruppa i costruttori esteri in Italia



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849


[Home](#) [News](#) [Anticipazioni](#)

Riparte il Tavolo automotive: cosa dobbiamo aspettarci

Il 6 dicembre, Governo e industria si incontrano per parlare di transizione: dalla produzione al “tutto elettrico”, ecco i temi caldi



05 Dicembre 2023 alle 12:30

Di: [Riccardo Ciriaco](#)

Un anno dopo. Era il 5 dicembre 2022 quando andava in scena il primo “Tavolo automotive” del Governo Meloni; incontro che prometteva di fare da apripista a una serie di appuntamenti trimestrali. Saranno passati invece 366 giorni fino alla convocazione del secondo faccia a faccia fra esecutivo e industria.

Domani, mercoledì 6 dicembre 2023, prenderà il via il “Tavolo sviluppo automotive”, dove siederanno il ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit), Stellantis, le Regioni che ospitano gli stabilimenti del gruppo, [Anfia](#) e i sindacati. Ma cosa dobbiamo aspettarci?

Parola d'ordine: produrre

L'**obiettivo principale**, già dichiarato dal dicastero, è aumentare la produzione di veicoli in

Cerca un'auto



Italia, attraverso un accordo con Stellantis che avrà come base il [protocollo d'intesa](#) firmato a ottobre da Mimit e [Anfia](#) per la transizione della filiera.

Tema, quest'ultimo, che torna d'attualità dopo l'annuncio del presidente serbo Aleksandar Vucic: la Panda elettrica non sarà costruita nella Penisola e [vedrà invece la luce nell'impianto a Kragujevac, in Serbia](#), dove sono state costruite le [Fiat 500L](#) fino a giugno del 2022.

Fiat Panda (2024), il render di Motor1

Parole che hanno subito scatenato polemiche e preoccupazioni fra i dipendenti di Pomigliano d'Arco, culla dell'attuale e iconica utilitaria italiana. Ma il Gruppo rassicura: il modello a benzina continuerà a essere assemblato in Campania.

Occhi puntati al 2024

Il Tavolo di domani non sarà però solo occasione per discutere di produzione; a fianco ai temi industriali potrebbero infatti trovare posto anche quelli più politici, come la rimodulazione degli incentivi all'acquisto, con il dirottamento verso il termico di una parte dei fondi destinata finora all'elettrico.

Grandi protagonisti dell'incontro saranno poi investimenti in ricerca e sviluppo, riqualificazione dei lavoratori e riconversione delle imprese della componentistica.

Menzione speciale, infine, ai dossier Ue su Euro 7 e stop a benzina e diesel da 2035, col primo destinato a un rinvio dell'entrata in vigore dal 2025 ad almeno il 2027 e il secondo protagonista di una possibile revisione con l'elezione del nuovo Parlamento europeo, nel 2024. Intanto, però, l'Italia dovrà muoversi con ecobonus e installazione delle colonnine di ricarica. E anche di questo potrebbe parlarsi al nuovo Tavolo sviluppo automotive.

Auto e politica

[Leasing sociale, la proposta di Aci e la risposta di Salvini](#)

[Il consiglio dei ministri ha approvato il testo del nuovo codice della strada](#)

ULTIMI ARTICOLI

12:00 [Skoda Enyaq, tutti i prezzi e gli allestimenti del MY2024](#)

11:49 [Alpine A110, la gamma si arricchisce della R Turini per il 2024](#)

10:30 [Uno spettacolo di luci celebra i dipendenti Ferrari di Maranello](#)

09:00 [FPT ePowertrain, la fabbrica a zero emissioni di motori elettrici](#)

07:00 [Hyundai 2024, tutte le novità in arrivo](#)

01:00 [Promozione Ford Focus Hybrid, perché conviene e perché no](#)

18:30 [Quanto costano le auto in miniatura, idea regalo per Natale](#)

DA NON PERDERE


RICHIEDI
UN PRESTITO


Cerca



IL CARO ACCIAIO STA DEPRIMENDO L'INDUSTRIA ITALIANA

La manifattura italiana già in un contesto di debolezza congiunturale, sta subendo fortissimo, l'impatto di quotazioni alle stelle dell'acciaio.



Articolo del

05.12.23



Di - Carlo D.

La **manifattura** italiana già in un contesto di debolezza congiunturale, sta subendo fortissimo, l'impatto di quotazioni alle stelle dell'acciaio. Parliamo di automotive, costruzioni, macchine, oil & gas. Tutti settori trainanti per la nostra economia che fanno ampio uso di acciaio grezzo e soprattutto di semilavorati e componenti. Tutte le filiere citate, non a caso, hanno visto rallentare nel 2022 ricavi e redditività, che invece erano migliorati nel 2021. Dopo il Covid, è tornata a preoccupare la **rischiosità operativa e finanziaria**: il 2023 si chiuderà dunque con una situazione economico-finanziaria in peggioramento e il rimbalzo atteso nel 2024 potrebbe essere meno deciso rispetto alle attese.

È quanto emerso dall'analisi di **siderweb** - La community dell'acciaio basata sui numeri contenuti in Bilanci d'Acciaio 2023, giunto alla sua 15esima edizione e di cui qualche giorno fa è stato presentato l'approfondimento dedicato agli utilizzatori. L'Ufficio Studi siderweb, con la collaborazione dei professori **Claudio Teodori** e **Cristian Carini** dell'Università degli Studi di Brescia, ha analizzato dal punto di vista economico-finanziario i bilanci del triennio 2020/2022 di 3.694 imprese attive nella fabbricazione di **prodotti in metallo**, nella fabbricazione di **macchine e apparecchiature**, nella fabbricazione di **autoveicoli** e altri **mezzi di trasporto**, nelle **costruzioni** e nell'**energia** e **oil & gas**. Quasi 3mila hanno meno di 50 dipendenti e hanno generato un fatturato di 355,95 miliardi di euro, con un valore aggiunto di 72,39 miliardi di euro; l'Ebitda a 35,58 miliardi di euro; il reddito netto a 19,62 miliardi di euro.

Insomma, si tratta davvero dello scheletro su cui si poggia la nostra economia. Per questo è necessario attuare strategie difensive che sono quelle proposte dai diversi rappresentanti delle industrie critiche, in particolare, **Gianmarco Giorda** (direttore generale Anfia), **Massimo Angelo Deldossi** (vicepresidente Ance) e **Marco Nocivelli** (presidente Anima).

Le previsioni: lo stato dell'arte dell'industria dell'acciaio

Secondo i dati più aggiornati di **Federacciai**, l'associazione di categoria presieduta da **Antonio Gozzi (Duferco)** l'Europa produce circa 150 milioni di tonnellate all'anno di acciaio su un totale mondiale di quasi 2 miliardi, prevalentemente concentrate in Asia e in Cina che, da qualche tempo, ha superato il miliardo di tonnellate annue di acciaio prodotto. L'Italia, con un fatturato di circa 66 miliardi di euro nel 2022 (+15,8% rispetto al 2021), si conferma il secondo produttore di acciaio dell'Ue, alle spalle della Germania e prima della Francia, e il primo produttore d'acciaio con forno elettrico. Siamo inoltre l'11esimo produttore al mondo, alle spalle dell'Iran e davanti a Taiwan.

Nel report **Bilanci d'Acciaio 2023**, vengono scandagliati i bilanci di 1.669 imprese, le quali presentano 93,4 miliardi di fatturato, 94,3 di valore della produzione, 14,5 di valore aggiunto, 9,4 di Ebitda, 5,1 di reddito netto, 74 di capitale investito e 31,5 di mezzi propri. I valori economici del 2022 sono ampiamente superiori a quelli dell'anno precedente, che già si era connotato per una forte ripresa dopo la crisi pandemica. In particolare, la crescita del fatturato e del valore della produzione nel 2022 è molto alta, vicina al 17% e considerando l'intero triennio, l'aumento medio annuo è del 37%. Numeri importanti su cui ha avuto un impatto positivo la crescita delle quantità ma soprattutto l'aumento dei prezzi (che è proseguito nel 2023). Ma l'aumento del fatturato non ha corrisposto a un parallelo incremento della marginalità: perché contestualmente sono diminuiti i consumi e sono cresciuti i costi energetici. La buona notizia è che le **siderurgie** hanno visto migliorare in generale, invece, la situazione debitoria e la liquidità: le aziende siderurgiche sono così più preparate ad affrontare gli scossoni rispetto al passato.

L'impatto sui settori utilizzatori: ecco perché rallenteranno

Lo stesso non si può dire, come anticipato, dei settori utilizzatori. Eurofer, l'associazione dei **produttori siderurgici europei**, si aspetta un incremento della domanda reale di acciaio in Unione europea, quindi quella dei settori industriali e delle costruzioni. La domanda aumenterà dello 0,2% nel 2024, con un consumo apparente (un dato che tiene conto del ciclo delle scorte, quindi epurato dall'export e a cui si aggiunge l'import) del +7,6%. Il consumo apparente misura l'ammontare di **acciaio consumato** nel Paese ed è dunque un dato molto importante, in quanto termometro della **produttività** corrente delle industrie utilizzatrici. Anche l'Italia vedrà il consumo apparente crescere (+4,8%, con un incremento dei volumi di poco più di 1 milione di tonnellate rispetto al 2023). Eurofer si aspetta un consumo apparente di 142 milioni di tonnellate, «ovvero 8 milioni in meno del 2021, 11 in meno rispetto al 2018 e lo stesso livello del 2015. Un anno non straordinario, anche se in recupero», spiega Ferrari.

Il problema è che però la crescita attesa, spiega Ferrari «è legata quasi esclusivamente in Europa e in Italia alla ricostituzione delle scorte dopo il **destoccaggio** dell'ultimo biennio. Se una quota di destoccaggio è da considerarsi normale, una parte dipenderà dall'andamento del prezzo e del mercato e quindi è molto aleatoria». Insomma, le cose potrebbe andare peggio del previsto, soprattutto se l'economia si mostrasse più debole di quanto oggi appaia. Così, se nel 2023 si prevede una riduzione della produzione in tutti i **settori utilizzatori**, a eccezione della fabbricazione di **autoveicoli** e altri **mezzi di trasporto**, nel 2024 è attesa una leggera ripresa (in tutti meno le costruzioni a causa della riduzione degli incentivi fiscali). Ma in media le attese sono di un peggioramento di fatturato, redditività e liquidità, con un parallelo aumento della rischiosità.

Caro-acciaio: l'impatto sui bilanci dell'industria. Giorda (Anfia): il maggior rischio è sui componentisti

Il report Bilancio D'acciaio analizza in dettaglio anche il fronte dei settori utilizzatori, in particolare cinque cluster: **prodotti in metallo**, fabbricazione di **macchinari, automotive** e altri **mezzi di trasporto, costruzioni, oil & gas**. Sul fronte dei margini, «la fabbricazione di prodotti in metallo ha performato meglio della media, mentre l'auto mostra numeri al di sotto della linea di trend – così il professore **Cristian Carini**, che ha curato l'indagine – un trend dovuto a un incremento di costi che non si è riusciti a ribaltare sui clienti».

All'interno del settore auto c'è da fare una distinzione. «Negli ultimi anni i costruttori sono riusciti a ribaltare a valle l'aumento dei costi delle materie prime. La stessa cosa non si può dire per la **componentistica**, che ha assorbito i costi senza però che questi fossero riconosciuti dai **costruttori** – a dirlo è **Gianmarco Giorda**, il direttore generale di **Anfia**, che rappresenta le industrie delle due categorie – prima del 2021 avveniva esattamente il contrario». Insomma, i componentisti stanno arrancando, anche perché «si rivolgono all'export con le relative problematiche legate alle disparità di condizioni e di incentivi dei diversi Paesi dell'Unione, soprattutto sul fronte della **transizione green**». Transizione green che in Europa si vuole abilitare in particolare con la **mobilità elettrica**, il cui futuro è però incerto. «Siamo riusciti a "raddrizzare" il dossier Euro 7 e a rendere la proposta ambiziosa ma realizzabile. Il prossimo tema da affrontare è quello dei **target CO2** su veicoli pesanti e autobus, in cui i target prevedono che il 90% sia al 2024 a zero emissioni. Speriamo che anche in questo campo l'Ue si riporti verso obiettivi».

Deldossi (Ance): le costruzioni soffrono per il caro materie prime e l'incertezza normativa, ma resta la speranza Pnrr

«Come per le **auto**, l'aumento esplosivo dei costi è la ragione per cui il settore che ha sofferto di più è stato quello delle **costruzioni** che ha visto il suo indebitamento raddoppiare – continua il professore Carini – Stabili fatturato e marginalità ma con una maggiore ricerca di risorse esterne: questo, combinato con l'**aumento dei tassi di interesse** nel 2023, potrebbe avere effetti sensibili sul conto economico in arrivo».

Le costruzioni hanno sperimentato una crescita nel biennio pandemico ma ora stanno frenando e oltre che dai costi di materie prime ed energia, su questa dinamica interviene anche l'incertezza normativa «Stimiamo un primo semestre del 2024 in discesa per la filiera delle costruzioni generata dall'**aumento dei costi delle materie prime** iniziati nel 2021, che hanno reso difficile l'operatività delle imprese – dice il vicepresidente di **Ance** (Associazione Nazionale Costruttori) **Massimo Angelo Deldossi** – È ancora da valutare però l'effetto del **Pnrr**, che potrebbe migliorare le stime». Ma in questo caso si naviga a vista: «Le indicazioni iniziano a cambiare e questa incertezza le imprese non riescono a fare pianificazione, e questo riguarda il piano della legge in Italia ma anche in Europa, se pensiamo alla normativa per l'**efficientamento energetico** degli edifici. Anche le modifiche chieste all'Ue sul Pnrr dimostrano una difficoltà e in certi casi incapacità di gestire gli appalti. Forse concentrare gestione, risorse e progetti non sui Comuni ma sulle Regioni avrebbe migliorato l'efficienza amministrativa».

Meccanica: bisogna potenziare Industria 4.0 per abbattere l'incertezza

«I nostri partner commerciali in Germania sono in difficoltà e nessuno pensa a incrementare gli investimenti». È questo il principale elemento di rischio per l'industria meccanica secondo **Marco Nocivelli**, presidente di **Anima**, la confederazione delle macchine industriali. «Gli **investimenti in industria 4.0** hanno rallentato – dice Novicelli – le istituzioni devono stanziare denaro e noi, come federazione, dobbiamo far comprendere l'importanza dell'Industria 4.0». La **competitività** che è abilitata dalla **digitalizzazione** è l'unica via, in un mondo che sta di nuovo cambiando in cui «gli Stati Uniti sono diventati il maggior esportatore di petrolio e stanno spostando gli investimenti dalla Cina verso l'India». Nocivelli è comunque fiducioso della capacità degli imprenditori italiani di reagire alle avversità.

«Le imprese della meccanica in particolare sono molto veloci nel cambiare attitudine, nel reagire in maniera corretta e puntano molto sulla ricerca, per esempio di materiali di sostituzione, che possano garantire le stesse caratteristiche pur essendo diversi. E ai temi della **riciclabilità e riusabilità**». Quanto all'energia «la transizione è ineluttabile – continua Novicelli – anche se bisognerebbe proporre target più razionali fronte Europa. Ma il costo per MWh delle **rinnovabili** è diventato estremamente competitivo, e ancora esse non hanno raggiunto il loro picco. La strada è quella». Anima vuole «aiutare gli imprenditori ad avere certezze sulle materie prime e le metodologie che utilizzeranno, sul fatto che queste stesse metodologie possono essere certificate per rispondere ai temi Esg e creare valori significativi».

Decarbonizzazione, regionalizzazione e cigni neri: i tre trend di un futuro nebuloso per l'acciaio

Tornando sul fronte dell'acciaio, si consolidano secondo gli esperti di siderweb i tre macrotrend in atto: la **decarbonizzazione**, che «rivoluzionerà il volto della siderurgia europea nei prossimi anni – dice Ferrari – e che avrà un impatto economico sia sui costi di investimento sia sul mercato, con l'acciaio europeo che costerà di più rispetto a quello prodotto in altre regioni». La decarbonizzazione porterà alla regionalizzazione della produzione e dei consumi: questo è il secondo trend che è stato innescato dall'introduzione della cosiddetta **Section 232** negli Usa.

La legge americana prevede infatti un dazio del 25% per le importazioni di acciaio fuso e versati negli Ue, oltre la soglia delle 3,3 milioni di tonnellate. «Le differenze di trattamento saranno destinate a perdurare e forse ad acuirsi nei prossimi anni – prosegue Ferrari – con effetti soprattutto sulle industrie che trasformano l'acciaio e rivendono i prodotti finiti all'estero, che potrebbero in alcune aree avere problemi di **competitività**». L'ultimo trend è la norma dei cigni neri: pandemia di **Covid**, esplosione dei **costi dell'energia, guerra russo-ucraina, terremoto** in Turchia: tutti fatti straordinari ma ormai nel novero del prevedibile, che impattano sull'acciaio italiano ed europeo.

...che temono ancora il costo dell'energia e la lentezza della transizione green

Ma cosa si aspettano dal futuro le aziende italiane dell'acciaio? Una risposta è contenuta nell'indagine che il professor **Claudio Teodori** (Università di Brescia) ha somministrato sempre nell'ambito del report di siderweb a un campione di 60 aziende della **filiera siderurgica**. «Le aziende che hanno aderito al sondaggio appartengono prevalentemente a tre dei comparti di attività: **produzione** (29%), **centri servizio** (9%) e **distribuzione di acciaio** (28%) – spiega Teodori – il campione è ben equilibrato sul fronte delle dimensioni: il 26% delle aziende ha un valore superiore ai 100 milioni, il 31% compreso tra 25 e 100 milioni, il 43% inferiore a 25 milioni». Per queste imprese, la maggior preoccupazione per il futuro è nel costo dell'energia, che incide in modo rilevante sui conti economici: «sono certamente importanti i supporti governativi, ma questi non possono protrarsi in futuro, almeno nella quantità del passato più recente – dice Teodori – anche sul tema delle fonti rinnovabili siamo indietro: il tasso di sostituzione non è ancora significativo. Il rischio è una perdita di competitività, che richiede una profonda revisione del posizionamento dell'Italia in Europa e nel mondo. Visto lo stringente collegamento con alcuni settori utilizzatori, anche il loro andamento non è neutro: si pensi, solo per fare due esempi, all'edilizia che cresce solo grazie ai bonus e all'**automotive**, il cui futuro è tutt'altro che chiaro».

Anche il costo del denaro influisce sui piani di investimento e rallenta o ferma piani di innovazione che dovrebbero puntare ad aumentare la sicurezza, migliorare la logistica e implementare la formazione. «La filiera diventa sempre più importante perché per fronteggiare concorrenti esteri di dimensioni assai più grandi è necessario fare sistema – dice Teodori – la dimensione diventa elemento fondamentale per la competitività, e la dimensione di fonda su accordi o acquisizioni. In modo analogo sono necessari interventi di riorganizzazione, per garantire maggiore flessibilità operativa necessaria a reagire tempestivamente ai cambiamenti. Nell'ultimo biennio le imprese si sono rafforzate ma ci sono incognite da non trascurare».

[Facebook](#)[Twitter](#)[LinkedIn](#)[Pinterest](#)[Reddit](#)[Tumblr](#)[Telegram](#)[WhatsApp](#)[Print](#)[Email](#)

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Commento *

Stellantis, domani il tavolo al ministero. Attenzione a Mirafiori che non cresce

La produzione in Italia nel 2023 cresce del 10%, ma siamo ancora lontani dall'obiettivo del Governo

05/12/2023 Giulia Dellepiane

Aumentare i volumi di produzione nei singoli stabilimenti, individuare nuovi modelli e discutere su quelli futuri. Dovrebbe entrare nel vivo il tavolo su **Stellantis** che si riunirà domani 6 dicembre alle 11 al **Ministero delle Imprese e del made in Italy**.

Quell'obiettivo lontano

La produzione della multinazionale in Italia è ancora lontana dall'obiettivo posto dal **Governo**, di superare cioè il **milione di auto**, senza contare i veicoli commerciali. Secondo le previsioni a fine anno si arriverà a 800mila pezzi, inclusi i commerciali. Un dato comunque in aumento del 10% rispetto al 2022, ma che non tranquillizza i sindacati.

Mirafiori al palo

Sotto i riflettori c'è soprattutto **Mirafiori**, che non cresce rispetto all'anno scorso. Una situazione preoccupante per cui anche l'arcivescovo di Torino **Roberto Repole** ha chiesto a Stellantis di fare chiarezza. Il tavolo è stato avviato l'estate scorsa. Domani per la prima volta si troveranno tutte le parti, che finora il ministro **Adolfo Urso** aveva ricevuto separatamente: la multinazionale, i sindacati, le sei regioni in cui ricadono gli stabilimenti, con il Piemonte nel ruolo di coordinatore, e **Anfia**, l'associazione delle aziende dell'indotto. L'auspicio di molti è che l'intesa sia vicina.

Montaggio di Simone Bucca

"Redditizio e sostenibile", ecco l'hub di economia circolare di Stellantis

VIDEO L'arcivescovo di Torino a Stellantis: "Mirafiori verso rilancio o regressione?"

Tavolo automotive, Stellantis e Urso: impegno per 1 milione di veicoli

"Oggi si insedia un tavolo di sistema con tutti gli attori. L'obiettivo è di raggiungere con Stellantis almeno un milione di veicoli prodotti nel nostro Paese". Lo ha dichiarato il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, dopo il tavolo sull'automotive. "Dobbiamo destinare le risorse che abbiamo per aumentare la produzione italiana in modo progressivo e continuativo fino a raggiungere quell'obiettivo. "Il tavolo Stellantis che si insedia oggi, con tutti gli attori del settore automotive, Regioni, sindacati ed **Anfia** - ha sottolineato Urso - rappresenta un punto di svolta per il sistema



paese per raggiungere un obiettivo ambizioso, ma concreto: invertire il declino produttivo registrato negli ultimi anni in Italia per raggiungere la soglia di un milione di veicoli da parte dell'azienda nei siti produttivi italiani". "L'anno scorso sono state prodotte in Italia appena 450mila autovetture a fronte di un milione e 400mila immatricolazioni e l'80% degli incentivi sono finiti ad auto prodotte all'estero, anche da Stellantis. Questo non può più accadere", ha detto Urso. Stellantis conferma impegno per 1 milione di veicoli Stellantis ribadisce "la centralità dell'Italia nella strategia globale del gruppo e la volontà di creare un futuro sostenibile per le attività italiane" e l'ambizione di raggiungere 1 milione di veicoli (auto e veicoli commerciali) all'uscita del piano Dare Forward 2030. Lo afferma l'azienda, in una nota, dopo il Tavolo al Mmit. Il responsabile del Corporate Affairs Italia, Davide Mele, ha ribadito "la volontà di Stellantis di intraprendere un percorso con tutte le parti coinvolte (ministero, **Anfia**, Regioni e sindacati) con l'obiettivo comune di sostenere la produzione di veicoli in Italia" Il manager ha però anche ribadito che "è necessario lavorare rapidamente per implementare quei fattori abilitanti che sono fondamentali per il raggiungimento di tutti gli obiettivi. "Abbiamo riaffermato ancora una volta il forte impegno di Stellantis nei confronti del Paese e la centralità dell'Italia nella strategia globale del Gruppo" spiega Mele che ricorda il contributo di Stellantis all'economia italiana e alla bilancia commerciale del Paese con un surplus di 11 miliardi di euro dal 2021 al giugno di quest'anno con veicoli prodotti in Italia ed esportati in tutto il mondo. L'ultima novità - ha aggiunto - è la Fiat 500e costruita a Mirafiori ed esportata negli Stati Uniti, ma l'azienda ricorda anche che l'85% della produzione di Atesa o il 90% delle Maserati prodotte in Italia viene esportata. "Abbiamo presentato un piano condiviso con missioni specifiche per ogni stabilimento che porterà il Gruppo a produrre il più ampio portafoglio di veicoli degli ultimi 10 anni - ha detto ancora Mele - ampliando l'offerta dei nostri 10 marchi per coprire altrettanti segmenti di mercato. Per raggiungere gli obiettivi finali - ha aggiunto - al di là del livello di performance di ogni impianto, sono cruciali una serie di fattori abilitanti specifici, come la cancellazione dell'impatto della normativa Euro 7 per la continuazione della produzione di modelli accessibili in Italia, gli incentivi adeguati per i clienti di veicoli elettrici per sostenere il mercato e lo sviluppo della rete di ricarica, e il miglioramento della competitività industriale di Stellantis e dei fornitori italiani, incluso il costo dell'energia". Stellantis sottolinea la centralità di Torino per il gruppo, come dimostrano gli investimenti effettuati. Mele al Tavolo al Mimit ha ricordato gli investimenti effettuati, a partire dall'innovativo Battery Technology Center, inaugurato a Mirafiori dove è stato aperto anche il Circular Economy Hub con un investimento totale di oltre 80 milioni di euro. "Sempre a Mirafiori - ha detto Mele - è stato annunciato il 'green-campus' che contribuirà alla coraggiosa ambizione di Stellantis di essere carbon neutral entro il 2038 e la realizzazione di uno stabilimento avanzato per la produzione e la fornitura di trasmissioni elettrificate per la nuova generazione di modelli ibridi e Phev dell'azienda. L'impianto sarà operativo all'inizio del 2024 con una capacità installata di 600.000 trasmissioni elettrificate all'anno per supportare le esigenze complessive di Stellantis. Attualmente vi lavorano già quasi 100 persone e sono in corso le attività di assemblaggio e collaudo degli impianti di produzione". "Sono solo esempi della vitalità del Turin Manufacturing District, che oggi opera come centro di ingegneria per l'elettrificazione, cuore progettuale di marchi iconici italiani, polo produttivo di veicoli e componenti all'avanguardia per le crescenti attività di elettrificazione e sostenibilità. Mirafiori è il perfetto esempio dell'evoluzione della nostra industria, continuando a sviluppare un forte legame con tutte le istituzioni innovative e in particolare con il Politecnico di Torino" ha concluso Mele. Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Stellantis e governo al lavoro sul rilancio

Il tavolo

Oggi al Mimit il piano per 1 milione di auto: pesa la variabile Panda in Serbia

La "variabile" Panda pesa per l'Italia 160mila autovetture, circa un terzo dell'intera produzione italiana, scesa nel 2022 sotto il mezzo milione di autovetture e in risalita nel corso del 2023. Si parlerà anche di questo al tavolo previsto oggi al Mimit con Stellantis, Anfia, sindacati e Regioni che ospitano stabilimenti di assemblaggio auto del Gruppo. La conferma del-

l'assegnazione alla Serbia della linea della futura Panda *full electric* rischia di allontanare l'obiettivo condiviso a luglio scorso del milione di autoveicoli prodotti in Italia da parte del ceo Carlos Tavares. Questo pur al netto dei chiarimenti della stessa Stellantis che ha fatto sapere, attraverso un portavoce, che «Pomigliano continuerà a produrre la Panda» e che «se l'evoluzione normativa e le condizioni competitive dello stabilimento lo consentiranno, è nostra intenzione continuare il suo ciclo di vita e quindi sostenere lo stabilimento fino all'arrivo del nuovo ciclo di modelli».

Ad oggi sono una meno di una decina i nuovi modelli finora annunciati dai vertici del Gruppo: quattro a Melfi, sulla piattaforma Stla Medium, al net-

to della Jeep Compass in versione bev, due a Cassino – le nuove versioni di Stelvio e Giulia, in versione *full electric*, sulla Stla Large – accanto alla Maserati Grecale, la nuova famiglia di Maserati elettriche tra Mirafiori e Modena. Il presidente di Stellantis John Elkann, parlando a Mirafiori due settimane fa, ha evidenziato che «l'insieme delle azioni in campo porterà Stellantis a produrre in Italia il più ampio portfolio di veicoli degli ultimi 10 anni, che amplieranno l'offerta di 10 dei nostri brand». Il tema però restano i volumi e dopo l'allarme su Pomigliano potrebbe suonare anche quello su Mirafiori. Su questo servirà trovare una quadra al tavolo del Mimit.

—F.Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Una catena di montaggio Stellantis. In Italia, nel 2022, il gruppo ha prodotto 486 mila veicoli nel 2022. Siamo al ventesimo posto tra i produttori nel mondo; in Europa, ci superano anche Romania e Slovacchia.

AUTO

UN SETTORE DECISIVO PER L'ECONOMIA IN ITALIA È IN DISMISSIONE. L'UNICO VERO PRO

di Guido Fontanelli

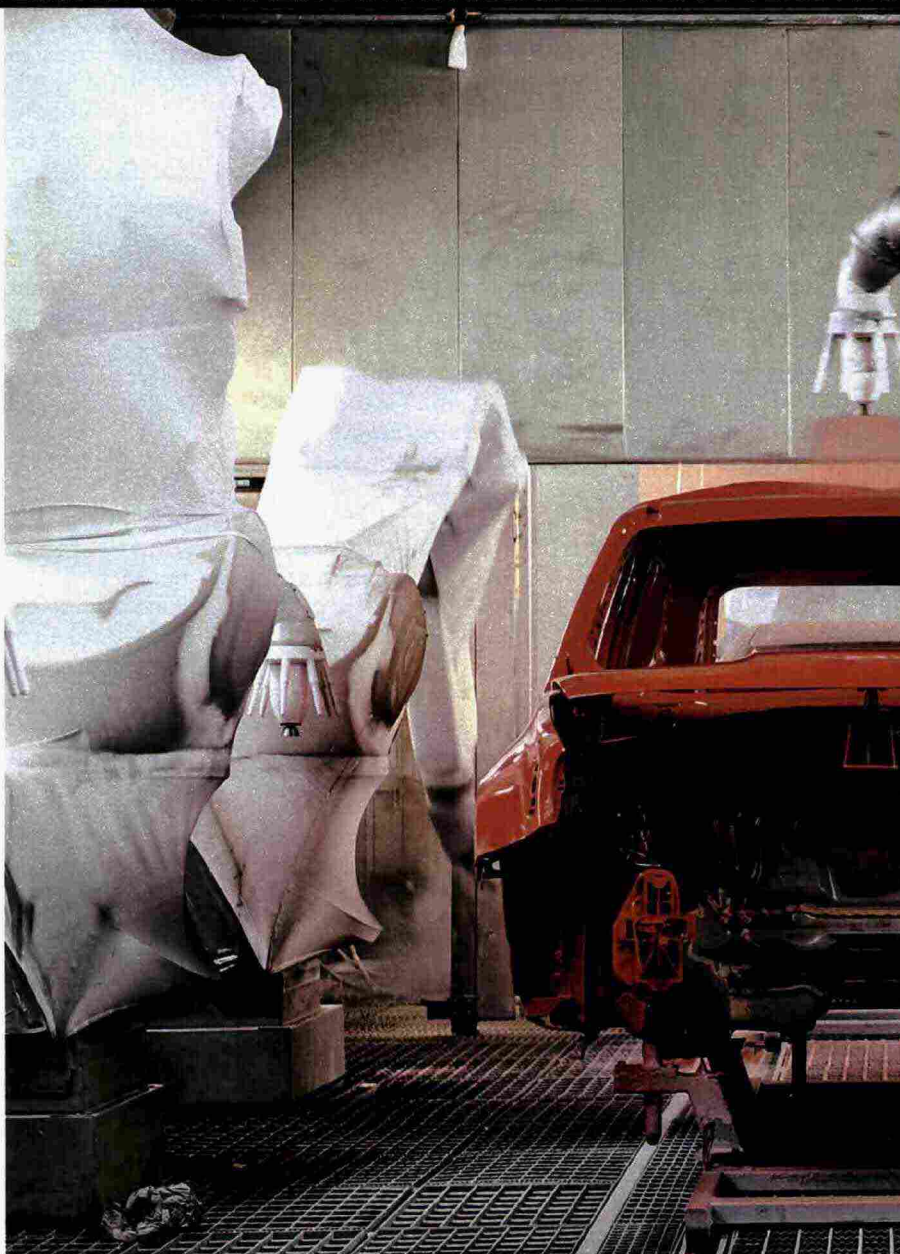
Può un Paese, che vanta il secondo sistema manifatturiero d'Europa, fare a meno dell'auto? La domanda, pesante come un macigno, aleggia sul neonato «Tavolo di sviluppo Automotive» che muove i primi passi da mercoledì 6 dicembre.

Promosso dal ministero delle Imprese e del Made in Italy insieme a Stellantis, le Regioni, i sindacati e l'associazione di settore Anfia, l'organismo si propone di «aumentare i livelli produttivi degli stabilimenti italiani, consolidare i centri di ingegneria e ricerca, investire su modelli innovativi, riqualificare le competenze dei lavoratori e sostenere la riconversione della componentistica».

Obiettivo: tornare a produrre un milione di auto all'anno a cui aggiungere i veicoli commerciali leggeri.

La risposta alla domanda di esordio è dunque no, l'Italia non può fare a meno di una consistente produzione di vetture. Questo è l'impegno del governo. Ma al di là dei proclami e delle belle intenzioni, riuscire a invertire una drammatica tendenza che dura da anni e che ha portato il nostro Paese a diventare un nano dell'industria automobilistica mondiale, è molto difficile se non impossibile.

Diamo qualche numero: lo scorso anno dagli stabilimenti Stellantis (ex Fca) sono uscite poco più di 486 mila autovetture, un quarto rispetto al milione e 900



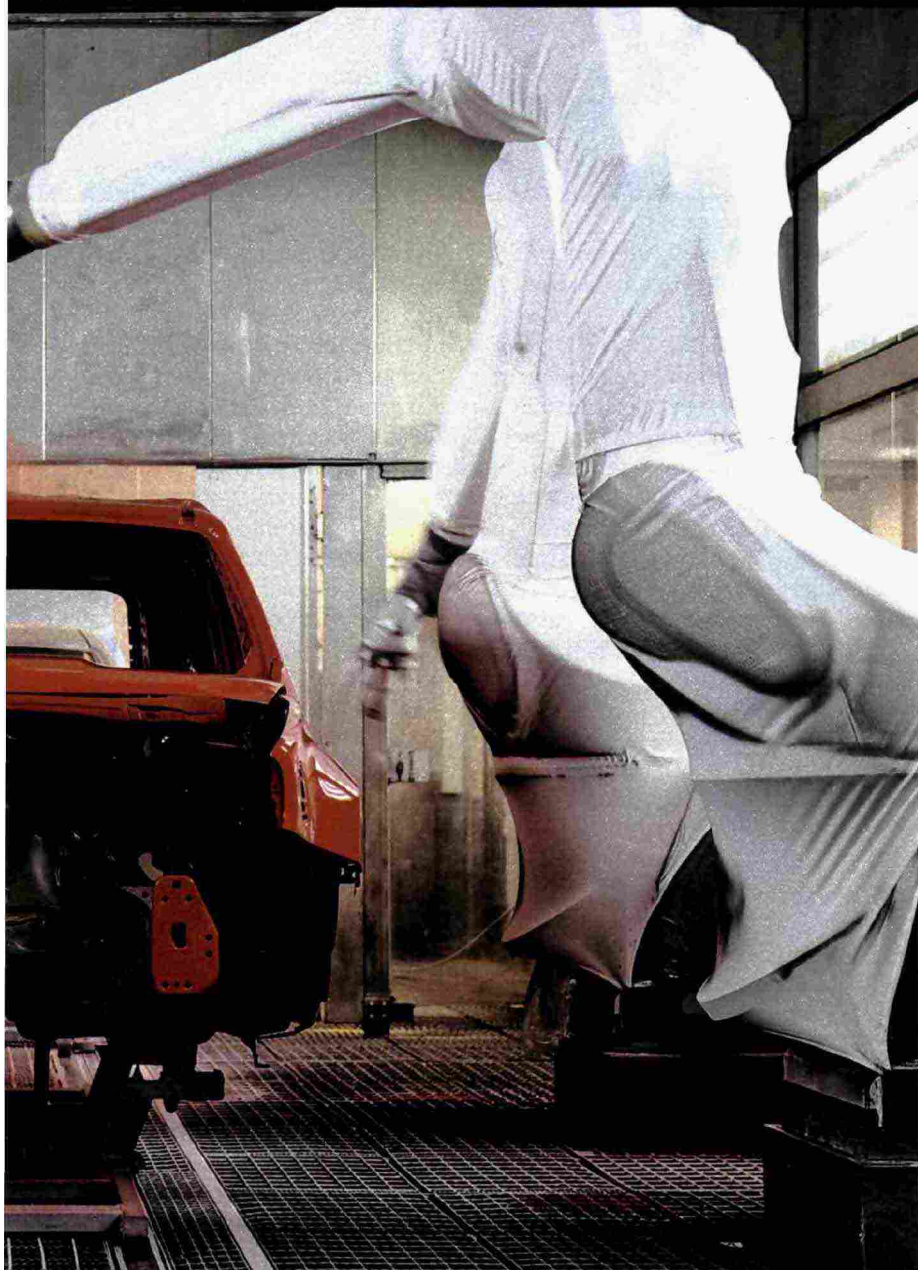
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

COPERTINA

ADDIO

DUTTORE INVESTE ALL'ESTERO E UN IMPORTANTE INDOTTO PERDE POSTI DI LAVORO.



mila fabbricate nel 1989. Siamo precipitati intorno al ventesimo posto al mondo tra i produttori di auto e in Europa ci superano perfino Slovacchia e Romania. Un po' meglio la situazione nei furgoni: sempre nel 2022 abbiamo sfornato 234 mila van, al quarto posto in Europa dopo Spagna, Francia e Polonia.

Nella gara a chi produce più automobili si piazzano molto meglio di noi la Germania con 3,3 milioni di mezzi, la Spagna con 1,7 milioni, la Repubblica Ceca con 1,2 milioni, la Slovacchia con 970 mila vetture. La Francia, che ha costi del lavoro simili se non più alti dei nostri e non può contare su brand di lusso globali come Bmw o Mercedes, ha fatto uscire lo scorso anno dalle sue fabbriche 950 mila auto, quasi il doppio di noi.

Il risultato è che in Italia la forza lavoro impegnata nel settore si è assottigliata sempre di più: oggi gli occupati diretti nella nostra industria automobilistica sono solo il 4,6 per cento dei dipendenti del settore manifatturiero, contro una media europea dell'8,3 per cento e contro l'11 per cento in Germania.

E continuando a giocare con i numeri, scopriamo che, poiché in Italia le vendite si assesteranno a fine 2023, secondo le revisioni del Centro studi Promotor, a 1,6 milioni di veicoli, il rapporto tra le auto prodotte e quelle immatricolate è pari da noi al 30 per cento. Cioè, per ogni auto prodotta nel nostro Paese ne acquistiamo tre. In Germania, invece, la proporzione

6 dicembre 2023 | Panorama 9

COPERTINA



G K N

è del 124 per cento, il che significa che ogni 100 vetture immatricolate i tedeschi ne producono ben 124. In Francia la proporzione è di 6,2 auto prodotte in loco ogni 10 comprate. In pratica, tra le grandi nazioni europee siamo quella che deve importare più automobili.

Sul perché l'Italia si sia ridotta così si sono accumulate le ipotesi. La più accreditata vede sul banco degli imputati la famiglia Agnelli che, con la complicità di uno Stato debole e poco lungimirante, ha dominato incontrastata e senza concorrenza la produzione nazionale, dedicandole attenzioni distratte e pochi fondi. Caso praticamente unico in Europa, dove quasi in ogni Paese produttore ci sono due o più case nazionali, oppure svariati stabilimenti di gruppi in competizione l'uno con l'altro, come in Spagna.

A questo annoso problema si aggiungono le oggettive difficoltà dell'Italia ad attirare marchi stranieri, intimoriti da burocrazia complessa, giustizia lenta, legislazione ballerina e costi dell'energia elevati. Tanto è vero che per ora né Tesla, né alcun gruppo cinese si sono fatti avanti per realizzare una fabbrica di veicoli o di batterie lungo la penisola. Adesso Carlos Tavares, amministratore delegato di Stel-

lantis, John Elkann, presidente e socio di maggioranza del gruppo attraverso Exor, promettono di rilanciare la produzione italiana (in crescita nel 2023 del 10 per cento) ponendo però delle condizioni: misure di sostegno per i veicoli elettrici «perché questo ci consentirebbe di produrre più Fiat 500 elettriche a Mirafiori, noi siamo pronti a realizzarne di più» ha detto Tavares. E poi, per fronteggiare la concorrenza asiatica «bisogna abbassare i costi come quelli della manodopera e dell'energia». Insomma, si batte cassa come al solito. Nel frattempo la nuova Topolino viene costruita in Marocco, la 600e in Polonia mentre la gigafactory che prenderà il posto dello stabilimento di Termoli entrerà in funzione a pieno regime solo nel 2029.

Alle spalle di Stellantis c'è l'industria della componentistica, la seconda per dimensioni in Europa, dopo la Germania. Un settore in gran parte di medie aziende, che si trovano strette in una morsa: da un lato il declino degli stabilimenti Stellantis, dall'altro la transizione verso l'elettrico.

Si tratta di una galassia formata da 2.167 imprese con circa 167 mila addetti e un fatturato totale stimato in 55,9 miliardi di euro. Secondo le analisi dell'associazione **Anfia** che rappresenta il settore

dell'automotive, le imprese stanno resistendo alla doppia sfida, sganciandosi sempre di più da Stellantis e cercando di riconvertirsi all'elettrico.

Secondo un sondaggio **Anfia** la quota di aziende che ha dichiarato di avere Stellantis o Iveco nel proprio portafoglio clienti è scesa tra il 2021 e il 2022 dal 72,9 al 68,4 per cento. Il problema è che ancora il 73,4 per cento delle imprese si posiziona in misura decisa sul mercato dei veicoli dei motori benzina e diesel mentre il 35,4 per cento su mezzi con motori e trasmissioni elettrici ed ibridi.

I casi di sofferenza sono numerosi. Dopo quello clamoroso della Gkn a Campi Bisenzio in Toscana, con la chiusura dell'impianto di semiassi e la perdita del lavoro di oltre 400 persone a cause del calo della produzione Stellantis, si è aperto in Emilia il braccio di ferro con la Marelli.

La società produce sistemi ad alta tecnologia per l'industria automobilistica e fu ceduta nel 2019 per oltre 6 miliardi di euro da Mike Manley, allora amministratore delegato di Fca, alla giapponese Ck Holdings che fa capo a Kkr, il fondo americano in corsa per la rete di Tim.

La Marelli ha deciso di chiudere l'impianto di Crevalcore in Emilia-Romagna

Un patrimonio di competenze

Le proteste di realtà industriali legate al settore automotive, oggi in gravissima crisi per cattiva gestione manageriale o colpiti dalle scelte industriali del maggiore produttore italiano. A sinistra, i lavoratori della Gkn di Campi Bisenzio (FI), a destra, dall'alto, quelli della Lear di Grugliasco (TO) e della Magneti Marelli di Crevalcore (BO).



L E A R



M A G N E T I M A R E L L I

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

COPERTINA

«Il futuro è il metano»: quando Marchionne bocciò la fusione con l'elettrica Fisker

«Il futuro è l'auto a metano». Con questa convinzione in testa Sergio Marchionne bocciò un accordo che avrebbe potuto far guadagnare tempo prezioso al gruppo Fca nella corsa all'elettrificazione.

Una storia poco nota, che vede come protagonista l'imprenditore Gianfranco Pizzuto, oggi a capo della Automobili Estrema, società specializzata in hypercar elettriche. «Era il 2013» racconta Pizzuto «e incontrai l'ingegner Nevio Di Giusto, responsabile di Fiat Powertrain, per proporgli questa opportunità: dal 2006

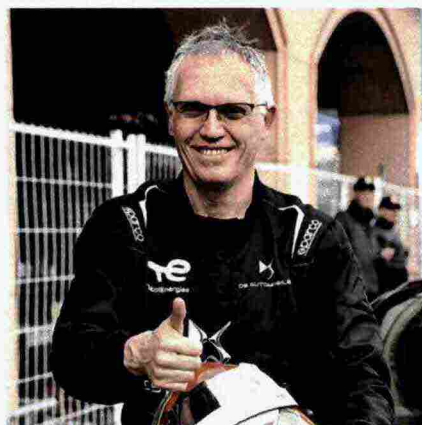
ero azionista della casa automobilistica americana Fisker che produceva una vettura sportiva a quattro porte, una elegante ibrida plug-in chiamata Karma, e che stava sviluppando una gamma di veicoli elettrici, i modelli Atlantic, Sunset e Surf. Ma la nostra azienda era in difficoltà e allora proposi alla Fiat, guidata da Marchionne, di fondere Fisker nella nascente Fca, in modo da iniettare la tecnologia dell'auto elettrica nel gruppo torinese». In quegli anni Fiat stava versando milioni di euro a Tesla in cambio di certificati verdi che le consentivano di non pagare multe all'Europa.

L'idea di Pizzuto era di offrire Fisker alla Fiat in cambio di un pacchetto azioni di un nuovo gruppo che comprendesse anche Fiat e Chrysler e chiamato Ffca. La Fiat avrebbe smesso di versare soldi a Tesla e avrebbe potuto lanciare una gamma di vetture sportive elettriche sotto il brand di Alfa Romeo, Lancia o Maserati, senza tirare fuori un euro per la Fisker. «Il progetto piacque a Di Giusto, ci furono ulteriori colloqui ma alla fine il vertice supremo lo bloccò. Marchionne non credeva nell'auto elettrica». La Fisker fallì e il suo marchio venne acquistato dalla cinese

Wanxiang Group, che ha fondato una nuova società chiamata Karma Automotive. Nel frattempo Pizzuto ha creato la Automobili Estrema che ha partorito un prototipo di auto elettrica ad altissime prestazioni, la Fulminea con 2.040 cavalli di potenza. E adesso l'imprenditore di Merano sta cercando insieme ai suoi partner di rilevare l'impianto ex Maserati di Grugliasco (Torino) per trasformarlo non solo nel sito produttivo di Fulminea, ma anche di batterie, sistemi di ricarica e anche in un centro di formazione sulla mobilità del futuro. Che, caro Sergio, non sarà a metano. (G.F.)



Da sinistra, John Elkann, presidente di Stellantis, con tuta Ferrari; Carlos Tavares, amministratore delegato del gruppo, al Gran premio di Monaco di F1, nel 2022.



per trasferire una parte della produzione in un'altra fabbrica, a Bari, e per esternalizzare il resto. Il licenziamento riguarda 220 lavoratori e i sindacati dei metalmeccanici hanno già avuto due incontri a livello nazionale e tre a livello locale ottenendo la sospensione della procedura. L'azienda comunque non intende tornare sui suoi passi lamentando costi troppo elevati per far proseguire le produzioni di quello stabilimento. Una storia che allunga delle ombre sull'operato della

Fca, che vendette un'azienda strategica come Marelli per fare cassa: il solitamente pacato Ferruccio De Bortoli ha scritto sul *Corriere della Sera* di un'occasione svanita «per la bramosia a breve di azionisti miopi».

Un'altra vittima delle scelte di Stellantis è la Lear di Grugliasco (Torino) appartenente all'omonimo gruppo americano: i suoi sedili andavano esclusivamente alla casa italo-francese e prima ha perso la commessa per la 500 elettrica, vinta da

una società turca, e poi ha visto calare le forniture per la Maserati, le cui vendite sono al lumicino. L'effetto è la probabile chiusura dello stabilimento con 360 posti di lavoro in serio pericolo.

Un caso paradossale è poi quello della Industria italiana autobus: azienda a partecipazione pubblica, è ricca di commesse ma le mancano i fondi e la produzione langue. Il governo ha promesso l'arrivo di risorse fresche e la ricerca di un nuovo partner industriale. Una corsa, quella dei governi, a tamponare le situazioni di crisi che si moltiplicano senza fine. A differenza della Francia, non soltanto abbiamo dovuto accettare un unico produttore di auto, ma non c'è stata una vera politica industriale che, insieme ad aziende e sindacati, indicasse i settori su cui puntare e su cui investire.

Magari facendo entrare lo Stato direttamente nel capitale. Ora tocca a Giorgia Meloni e al ministro Adolfo Urso raccogliere i cocci e cercare di rilanciare la produzione di auto e soprattutto rendere attraente l'Italia per gli investitori stranieri. Anche cinesi, se necessario. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mercato auto italiano: +16,2% a novembre

L'avanzo di circa 300 mln a consuntivo dell'ecobonus auto 2023, che si somma ai 250 mln restanti dall'ecobonus 2022, è segno che gli incentivi all'acquisto di vetture green vanno rimodulati e resi più attrattivi. A novembre 2023, il mercato italiano dell'auto totalizza 139.278 immatricolazioni (+16,2%) contro le 119.871 unità registrate a novembre 2022. Nel periodo gennaio-novembre 2023 i volumi complessivi si attestano a 1.455.271 unità, con una crescita del 20,1% rispetto a gennaio-novembre 2022. Anche il penultimo mese dell'anno si chiude con immatricolazioni in crescita per il mercato auto italiano (+16,2%) afferma Roberto Vavassori,



Presidente di ANFIA. Si conferma, quindi, il trend positivo del cumulato gennaio-novembre rispetto all'anno precedente, ferma restando la significativa distanza rispetto ai volumi pre-pandemia (-18% su gennaio-novembre 2019). Entrando oggi nell'ultimo mese del 2023, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura del mercato auto italiano si attesterà a circa 1.580.000 immatricolazioni complessive (+20% circa rispetto al 2022). Con la fine dell'anno, il consuntivo dell'ecobonus auto 2023 mostra un avanzo di circa 300 milioni di euro, che, peraltro, si somma ai 250 milioni restanti dall'ecobonus 2022 e non ancora riallocati. Segno che gli incentivi all'acquisto delle vetture green, previsti anche per il 2024, vanno rimodulati e resi più attrattivi per i consumatori, in modo che le loro scelte si orientino gradualmente nella stessa direzione degli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità che l'UE ha fissato. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di novembre in aumento del 20,2%, con una quota di mercato al 28%, mentre le diesel calano del 7,3%, con una quota al 14,3%. Nei primi undici mesi del 2023 le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 22,4% e quelle di auto diesel dell'8,4%, rispettivamente con quote di mercato del 28,4% e del 17,6%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, nel solo mese di novembre, il 57,7% del mercato, con volumi in crescita del 21,9% rispetto a quelli di novembre 2022. Nel cumulato crescono del 23,2% con una quota del 53,9%. Tra queste, le autovetture elettrificate (BEV e vetture ibride di tutti i tipi) rappresentano il 47,7% del mercato di novembre e il 44,7% del cumulato, in aumento del 27,9% nel mese e del 25,6% negli undici mesi. Nel dettaglio, le ibride non ricaricabili incrementano del 31,2% nel mese, con una quota del 37,8%; nel cumulato crescono del 27,9%, con una quota del 36,2%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 16,6% a novembre e rappresentano il 9,8% del mercato del mese (a novembre 2022 era già del 9,8%); nel cumulato crescono del 16,5% e hanno una quota dell'8,5% (in calo di 0,3 punti percentuali rispetto agli undici mesi del 2022). Le auto elettriche hanno una quota del 5,7% nel mese e del 4,1% nel cumulato; le vendite aumentano del 55,5% a novembre e del 33,4% nel cumulato. Le ibride plug-in calano del 13,5% a novembre e mantengono una variazione positiva nel cumulato (+4,4% negli undici mesi). Esse rappresentano il 4,1% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,4% del totale immatricolato da inizio anno. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10% dell'immatricolato di novembre, quasi interamente composto da autovetture GPL (in incremento dell'1,2% nel mese). Un marginale 0,2% è da ascrivere alle autovetture a metano, che, nel mese, diminuiscono del 46,3%. Nel cumulato le alimentate a metano calano dell'83,8% e le GPL crescono del 21,9%; insieme, da inizio anno, le due alimentazioni costituiscono il 9,2% circa del mercato (di cui solo lo 0,1% è metano). Negli undici mesi, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano rispettivamente la prima, seconda e quinta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Tra le PHEV, Jeep Compass è il modello più venduto, mentre Jeep Renegade è al quinto posto e Alfa Romeo Tonale al nono. Tra le elettriche, Fiat 500 risulta il terzo modello più venduto dopo Tesla Model Y e Model 3, mentre Peugeot 208 occupa l'ottava posizione. In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di novembre le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 33,1% del mercato, con volumi in aumento del 10,7% rispetto a quelli del novembre scorso. Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 10,9% a novembre, con un mercato in crescita dell'11% rispetto allo stesso mese del 2022. I SUV hanno una quota di mercato pari al 53,7%, in aumento del 20,7%. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 9,2% del mercato del mese (+38,2% rispetto a novembre 2022), i SUV compatti il 30,5% (+17,8%), i SUV medi il 9,2%, (+15,7%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 4,8% del totale (+20,5%). Il 21,5% dei SUV venduti nel mese di novembre è di un brand del Gruppo Stellantis. Da inizio 2023, utilitarie e superutilitarie hanno una quota del 32,3% (+8% rispetto ai primi undici mesi del 2022). Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del gruppo Stellantis sono nella top ten del cumulato anche Lancia Ypsilon, al terzo posto, e Fiat 500, al quarto. Seguono, rispettivamente al quinto e sesto posto, Citroen C3 e Peugeot 208 e, infine, al settimo, Opel Corsa. Sempre nel progressivo da inizio anno, le autovetture medie

(segmenti C, D ed E) hanno una quota dell'11,2% (+30,4% la variazione percentuale dei volumi). Nella top ten del cumulato, a rappresentare il gruppo Stellantis troviamo Fiat Tipo al quarto posto e Peugeot 308 al decimo. I SUV, in crescita del 27,5%, detengono una quota del 54,3% nel cumulato. Continua l'ottima performance di Jeep Avenger, seconda nella top ten dei SUV piccoli con oltre 20.500 unità immatricolate da aprile 2023 (è prima anche nella top ten mensile della sua categoria, davanti a Yaris Cross e a VW T-Cross). Ottime anche le prestazioni di Evo 3 tra i SUV piccoli, al nono posto nel cumulato con oltre 3.000 unità immatricolate da inizio anno. Da segnalare poi l'ottimo mese di novembre per le immatricolazioni di Alfa Romeo Tonale, che tra i SUV medi è stato il più venduto (quasi 2.000 unità), davanti alle competitor Kia Sportage e Ford Kuga. Il C-SUV di Alfa è secondo nel cumulato, proprio dietro a Kia Sportage. E' presente nella classifica del cumulato, segmento SUV medi, anche Alfa Romeo Stelvio, all'ottavo posto. Maserati Grecale, è ottava nel cumulato degli 11 mesi tra i SUV grandi. Infine, è sempre più marginale la quota di Monovolumi e Multispazio (1,2% nel cumulato, con volumi in calo del 13,8%). Secondo l'indagine ISTAT, a novembre si stima un aumento dell'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100), che passa da 101,6 a 103,6, mentre l'indice composito del clima di fiducia delle imprese (Iesi) registra una diminuzione, passando da 103,9 a 103,4. In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, risulta in crescita rispetto ad ottobre, (da -93,3 a -79,2). Secondo le stime preliminari ISTAT, ad ottobre l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra una diminuzione dello 0,4% su base mensile e un aumento dello 0,8% su base annua (da +1,7% del mese precedente). La decelerazione del tasso di inflazione si deve prevalentemente ai prezzi degli Energetici, sia non regolamentati (da -17,7% a -22,5%) sia regolamentati (da -31,7% a -36%), e, in misura minore, al rallentamento degli Alimentari lavorati (da +7,3% a +6,3%), dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +5,5% a +4,6%) e dei Servizi relativi ai trasporti (da +4% a +3,5%). Nell'ambito degli Energetici non regolamentati, i prezzi dell'Energia elettrica mercato libero fanno registrare una flessione più pronunciata (da -47,1% a -51,6%), come anche quelli del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -44,6% a -46,5%). Tuttavia, quasi tutte le componenti dell'aggregato mostrano dinamiche in decelerazione, come i prezzi della Benzina (da +14,7% a +7,5%; -5,2% da ottobre) e quelli del Gasolio per mezzi di trasporto (da +3,2% a -1,3%, -4,4% su base mensile). Il Gruppo Stellantis, nel complesso, totalizza nel mese 41.092 immatricolazioni (+10,1%), con una quota di mercato del 29,5%. Nei primi undici mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 475.486 unità (+10,3%), con una quota di mercato del 32,7%. Sono quattro i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di novembre, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (11.179 unità), seguita, al terzo posto, da Lancia Ypsilon (3.998), e, al quarto, da Jeep Avenger (3.287). All'ottavo posto, infine, si colloca Citroen C3 (2.817). Il mercato di DR Automobiles, coi suoi marchi DR, EVO, Sportequipe e Icks, registra un incremento del 3,8% nel mese e del 34,5% nel cumulato. Il Costruttore molisano costituisce il 2,4% del mercato di novembre e il 2,1% negli undici mesi. Per finire, il mercato dell'usato totalizza 469.979 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a novembre 2023, il 13,1% in più rispetto a novembre 2022. Nei primi undici mesi del 2023, i trasferimenti di proprietà sono 4.728.907, in crescita dell'11,5% rispetto allo stesso periodo del 2022. Per informazioni: ufficio stampa [ANFIA](mailto:m.gangi@anfia.it) Miriam Gangi m.gangi@anfia.it Tel. 011 5546502 Cell. 338 7303167 [ANFIA](http://www.anfia.it) Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive. L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente. Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; Car Design & Engineering: comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; Costruttori: comprende i produttori di autoveicoli in genere inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli. www.anfia.it twitter.com/ANFIA_it www.linkedin.com/company/anfia-it La filiera produttiva automotive in Italia 5.528 imprese 273.600 addetti (diretti e indiretti), il 7,3% degli occupati del settore manifatturiero italiano 86,2 miliardi di Euro di fatturato, pari al 9,9% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,2% del PIL italiano 76,3 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Molto bene il comparto dei componenti auto in Italia che nel primo semestre 2023 ha visto aumentare l'export del +11,9%, con saldo positivo sulle importazioni



6 Dicembre 2023 - 12:00

Buoni risultati per la **componentistica automotive italiana** che nel primo semestre 2023 ha visto aumentare l'export del **+11,9%** rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, per un valore delle esportazioni di **13,3 miliardi di euro** (vedi primo grafico in basso). Parallelamente si è registrato un incremento delle importazioni (+12,5%) pari a 10,4 miliardi, con un **saldo positivo di 2,94 miliardi di euro** a favore dell'export. Occorre far notare che sempre nei primi 6 mesi di quest'anno l'export italiano di tutte le merci è cresciuto 'soltanto' del +4,1%, a dimostrazione dell'incidenza del comparto dei **componenti auto** nel nostro sistema produttivo.

COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE: IL COMPARTO VALE IL 4,2% DI TUTTO L'EXPORT ITALIANO

Leggendo più dettagliatamente il [dossier di ANFIA sull'import-export della componentistica automotive](#) nel primo semestre 2023, si scopre che il totale delle esportazioni del settore componenti ha rappresentato circa il **4,2% di tutto l'export italiano**, mentre le importazioni hanno pesato per il 3,4%. Sono risultati **in rialzo quasi tutti i componenti**, nello specifico gomma, suono, motori e parti meccaniche, mentre per quanto riguarda i componenti infotainment sono diminuite le importazioni e incrementate le esportazioni.



Ultime notizie



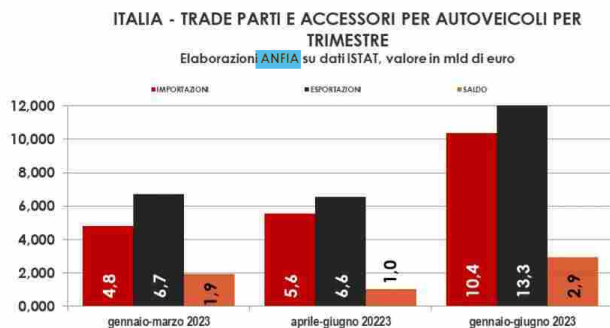
Iniezione diretta d'Idrogeno: la svolta per i motori ICE?



Componenti auto: export italiano cresce del +11,9% nel 2023



Revisione auto: novità, prezzo e scadenza



COMPONENTI AUTO: L'EXPORT 2023 SOPRATTUTTO IN GERMANIA, FRANCIA E SPAGNA

L'export dei componenti auto verso i **Paesi dell'UE + il Regno Unito** è valso **9,81 miliardi di euro** (+17% sul primo semestre 2022), rappresentando il 73,8% delle esportazioni, con un avanzo commerciale di 2,33 miliardi. Invece l'export verso i **Paesi extra UE** (escluso l'UK) è stato di **3,48 miliardi di euro** (+2,5%), producendo un saldo positivo di 609,3 milioni di Euro. La classifica dell'export per Paesi di destinazione ha visto al primo posto sempre la **Germania** con 2,51 miliardi di euro e una quota del **21% sul totale**, seguita da Francia (11,6% di quota), Spagna (8,2%), Polonia (6,6%), USA (5,8%), UK (5,4%), Turchia (4%), Austria (3,5%), Brasile (3%) e Messico (2,7%).

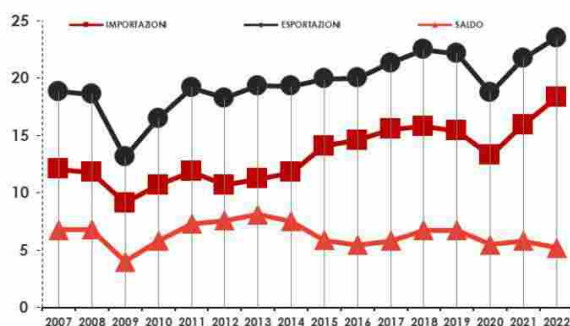
COMPONENTI AUTO: LE PARTI MECCANICHE RAPPRESENTANO IL 67,9% DELL'EXPORT

Suddividendo i componenti auto in macro-classi, il comparto delle **parti meccaniche** (incluso accessori, vetri) ha totalizzato, nel primo semestre 2023, il **67,9%** del valore dell'export con **9,03 miliardi di euro** (+10,5% sul primo semestre 2022) e un saldo attivo di 3,11 miliardi. Al secondo posto il comparto dei **motori** per un valore di 2,12 miliardi di euro (+2,1%), che ha pesato per il 16% sul totale esportato della componentistica, con un saldo attivo di 619 milioni di Euro. Anche l'export dei componenti **elettrici e affini** è risultato in aumento del +13,8% rispetto al periodo di riferimento, così come il comparto **pneumatici e articoli in gomma** per autoveicoli (+7%).

COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE: IN ITALIA SALDO POSITIVO DA OLTRE 20 ANNI

Il report di ANFIA ricorda che in Italia la **componentistica automotive** conta circa **2.200 imprese** sul territorio, per un fatturato di **55,9 miliardi di euro** e 166.800 addetti diretti. Ed è un settore che funziona: infatti, mentre la bilancia commerciale dell'intero comparto automotive italiano ha avuto spesso un saldo negativo, guardando alla sola componentistica il saldo tra esportazioni e importazioni risulta invece **positivo da oltre 20 anni** (6,3 miliardi di euro la media annua dal 2008 al 2022).

ITALIA - TRADE PARTI E ACCESSORI PER AUTOVEICOLI PER ANNO
 Elaborazioni ANFIA su dati ISTAT, valore in mld di euro



#COMPONENTISTICA AUTO

#MERCATO ITALIANO #RICAMBI AUTO

Raffaele Damba - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Taboola Feed



L'ortopedico rivela: Dolori alle ginocchia? Non fare mai questo.

L'errore più grave di chi soffre di dolori articolari (e che peggiora ulteriormente la situazione).

goldentree.it | Sponsorizzato

AUTOMOTIVE

Componentistica
in serio pericolo

Matteo Meneghello — a pag. 2

Componentistica, competitività a rischio se scompare Taranto

Automotive

Bonometti: «Per l'Italia, priva di materie prime, l'industria di base è chiave»

Matteo Meneghello

Figlie di un'Ilva minore. Come le aziende dell'indotto piemontese legato al sito di Novi Ligure; ma anche come le carpenterie e tutta la catena della subforniture del Nord Italia, un tempo legate a doppio filo a Fiat e oggi diversificate lungo una committenza Tier1 localizzata soprattutto in Germania ed Europa dell'Est (con una conseguente diversificazione anche degli acquisti di acciaio). La filiera della componentistica auto italiana ha smarrito da anni il contatto con Taranto, in parallelo con la riduzione di gamma e tonnellaggio. Il legame però resta, e la perdita definitiva di un interlocutore italiano rischierebbe, secondo i principali protagonisti, di minare ulteriormente la capacità competitiva non solo delle singole imprese, ma dell'intero Sistema

Paese. «La filiera bresciana e lombarda della componentistica automotive rischia di dovere pagare anche questo prezzo» spiega Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr, fornitore automotive da circa 800 milioni di fatturato. «Il tema – spiega – è di politica industriale: per un Paese come l'Italia, privo di materie prime, l'industria di base è fondamentale. Privarsi di un asset come la principale acciaieria significa rendere la dorsale manifatturiera ancora più vulnerabile. Si tratta di un tema critico, a maggior ragione in uno scenario come quello attuale, che vede un rischio di indebolimento dell'industria europea, in parallelo con il percorso di transizione energetica Ue e con la filiera corta che sta diventando un fattore strategico ineludibile». «Siamo in apprensione – gli fa eco Roberto Vavassori, presidente di Anfia –: la disponibilità di acciaio è fondamentale per l'operatività dei nostri associati e rischiare di perdere ulteriore competitività, sia a livello nazionale che europeo, non è accettabile». Il rischio è anche trovarsi in futuro di nuovo in balia di una dinamica di prezzo di difficile controllo, come nell'ultima recente stagione. «Ora

la situazione si è normalizzata – conclude Vavassori – ma non possiamo dirci soddisfatti della capacità competitiva del settore, soprattutto sul fronte energetico. Dobbiamo dare prova di compattezza, come stiamo facendo in questi giorni con l'avvio del tavolo per l'automotive».

Tornando al legame con l'ex Ilva, in questi anni il flusso di forniture da Taranto verso la filiera italiana dell'auto si è progressivamente deteriorato e il timore che la crisi di governance tra il socio privato e il Governo possa dare il colpo di grazia a questo legame storico è diffuso. «Si può dire – riflette Paolo Sangoi, presidente di Assofermet, l'associazione che raggruppa le realtà della distribuzione e della prelavazione siderurgica – che Ilva e Fiat siano cresciute insieme; negli anni l'una ha contribuito al successo dell'altra e insieme hanno reso fiorente la filiera. Ma 15 anni fa il 60% del consumo dipendeva da Ilva, oggi invece il legame è minimo, come è evidente dai dati produttivi, mentre sul mercato registriamo regolarmente la presenza di altri player europei e anche di produttori asiatici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Stellantis, sì al milione di veicoli Resta il nodo sui tempi del piano

Auto

L'intesa doveva già essere firmata in estate: ora si parte con i sottogruppi di lavoro

Nuovo tavolo in plenaria, con tutte le parti coinvolte, convocato per fine gennaio

Carmine Fotina
Filomena Greco

L'obiettivo, la produzione in Italia di 1 milione di veicoli da parte di Stellantis, è confermato, ma lo sono anche tutte le incognite perché si concretizzi. Il tavolo per lo sviluppo dell'automotive che si è svolto ieri al ministero delle Imprese e del made in Italy non si è aperto in un clima gioviale, raccontano i presenti. Il titolare del Mimit, Adolfo Urso, ha citato una serie di elementi che forse, negli ultimi giorni, non hanno contribuito a preparare l'incontro nel migliore dei modi, a cominciare dall'invio da parte di Stellantis di 15mila mail ai suoi dipendenti per incentivare l'esodo volontario, l'annuncio di vendita dello stabilimento Maserati di Grugliasco pubblicato sul sito immobiliare.it, le voci sull'assegnazione della Panda elettrica allo stabilimento in Serbia e non a Pomigliano. Va ricordato che si tratta di un dialogo che si sta protraendo oltre ogni aspettativa. Il governo puntava a un accordo con Stellantis su livelli produttivi, ricerca, filiera e occupazione da firmare già entro la pausa estiva. Poi si è arrivati a fine anno e ora si preannunciano sottogruppi di lavoro tematici – cinque in tutto, su volumi, tempistiche e incentivi, efficientamento degli stabilimenti, Ricerca e sviluppo, componentistica, occupazione – e, per fine gen-

naio, un nuovo tavolo in plenaria come quello di ieri, con sindacati, componentisti (Anfia) e rappresentanti delle Regioni sede di stabilimenti dell'azienda.

Uno schema di accordo, secondo quanto riferito da alcune fonti tecniche, era già pronto poi alcune richieste di integrazioni giunte direttamente da Palazzo Chigi hanno frenato i progressi del dossier. Urso ora ribadisce l'obiettivo di arrivare a 1 milione di veicoli prodotti in Italia, «in modo progressivo e continuativo», con la possibilità di coinvolgere altre case costruttrici per ulteriori 500mila unità. E Stellantis conferma di lavorare verso il target di 1 milione (tra auto e veicoli commerciali). Ma un disallineamento sembra esserci sui tempi: il Mimit e una parte dei sindacati vorrebbero tagliare il traguardo già a fine 2028, il gruppo guidato da Carlos Tavares indica il 2030.

In primo piano resta il tema degli incentivi per le vetture meno inquinanti. Il Mimit è intenzionato a ripristinare l'ecobonus nel 2024 con l'idea di lanciare una campagna di un anno per poi decidere se confermarla o rivederla in base a come cambierà l'attuale delta tra auto immatricolate in Italia (siamo a 1,5 milioni l'anno) e autovetture prodotte negli stabilimenti italiani (meno di mezzo milione nel 2022, 685mila se si considerano anche i commerciali leggeri). Ci sono a disposizione gli avanzi dei vecchi ecobonus per le auto elettriche e ibride - circa 300 milioni - e la quota annuale (650 milioni) a valere sul Fondo automotive che ha una disponibilità residua di 6 miliardi fino al 2030, inclusi gli aiuti alla filiera, a loro volta congelati in attesa di arrivare ad un accordo. Non è ancora chiaro né quando la nuova tornata di aiuti partirà né se e come sarà rimodulata. Bisognerà poi capire se potrà essere mutuato anche in Italia l'esempio francese – a cui il ministero guarda con grande interesse – che prende in considera-

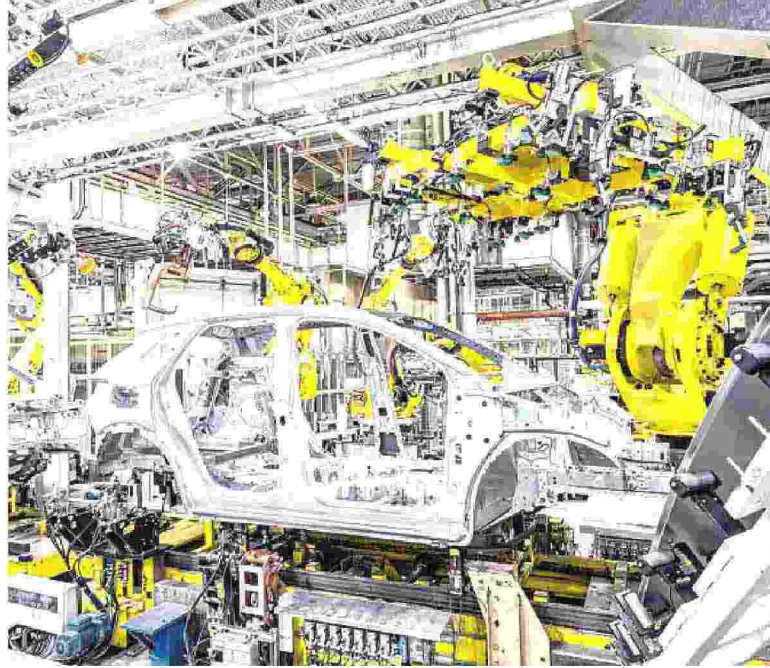
zione anche i fattori ecologici, produttivi e logistici, e non solo le emissioni allo scarico, penalizzando di fatto le produzioni dell'elettrico made in China.

I vertici italiani di Stellantis – il responsabile di Corporate Affairs Italia, Davide Mele, insieme al responsabile delle Relazioni Istituzionali, Daniele Chiari e il responsabile delle Risorse umane, Giuseppe Manca – hanno messo in evidenza il peso del Gruppo per l'economia italiana grazie ad un surplus di 11 miliardi, dal 2021, generati grazie a veicoli prodotti in Italia ed esportati in tutto il mondo. Allo stesso tempo però hanno ribadito che l'obiettivo finale di un milione di veicoli prodotti in Italia dipende comunque da una serie di fattori abilitanti: la cancellazione di norme come il nuovo Regolamento per i motori Euro 7 – che andrà al voto finale il 14 dicembre – «per continuare a produrre auto di piccole dimensioni a prezzi accessibili per i clienti», il sostegno del mercato attraverso incentivi alle vendite e infine na maggiore competitività dei costi, compresi quelli energetici, per l'intera catena di fornitura. Tra le righe pesano alcuni nodi industriali che preoccupano i sindacati – al tavolo le segreterie nazionali di Fim, Fiom, Uilm, Ugl e Fismic – e da cui dipende la tenuta produttiva degli stabilimenti italiani. La produzione della Panda a Pomigliano è legata a doppio filo al dossier sul futuro Euro 7: se l'Europa spingerà su obiettivi di emissioni più ambiziosi, sarà difficile mantenere in Italia la produzione di una city car che è sì il modello più venduto, ma con margini risicati. A Mirafiori la variabile è rappresentata dai volumi, dimezzati, dei modelli Maserati e dalla complessa transizione all'elettrico del Tridente, con la produzione l'anno prossimo dei modelli Gt e Gran Cabrio in versione bev e le incognite sulla futura Quattroporte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**GLI INCENTIVI
Il Mimit è
intenzionato
a ripristinare
l'ecobonus
nel 2024
e lanciare
una campagna
di un anno**



La tempistica.

Il Mimit e una parte dei sindacati vorrebbero tagliare il traguardo già a fine 2028, il gruppo guidato da Carlos Tavares indica il 2030

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'INDUSTRIA

“Un milione di veicoli” Tra governo e Stellantis intesa sulla produzione

di **Diego Longhin**

ROMA – Il governo alza l'asticella degli obiettivi sul fronte auto. Non solo riportare la produzione di veicoli a 1 milione, ma arrivare nei prossimi anni a 1,5 milioni, portando in Italia un nuovo costruttore. Sul primo traguardo, 1 milione, Stellantis, sindacati, Regioni e aziende dell'indotto, rappresentate dall'Anfia, hanno detto «sì» nella prima riunione del “Tavolo sviluppo automotive” al ministero delle Imprese e del Made in Italy. Un numero non lontano dalle performance attuali: il 2023 si chiuderà con una produzione tra i 700 e gli 800 mila veicoli. L'obiettivo di 1 milione nelle fabbriche del gruppo italo-francese guidato dall'amministratore delegato Carlos Tavares è praticabile. Il ministro Adolfo Urso, però, rilancia. Obiettivo finale? Arrivare a 1,5 milioni di veicoli «attirando in Italia nuovi costruttori».

Sul tavolo Urso mette 6 miliardi di euro del Fondo per l'automotive fino al 2030. Ci sono poi 13 miliardi in campo per il Piano Transizione 5.0 nel 2024 e 2025 per l'innovazione tecnologica green e digitale delle imprese. Poi i 3 miliardi del fondo batterie varato ieri da Bruxelles, sen-

za considerare i fondi avanzati dagli incentivi 2023 e 2022, più di mezzo miliardo, che dovrebbero essere rimessi in circolo. Urso è stato chiaro: «Bisogna consentire ai cittadini di cambiare macchina con auto prodotte nel nostro Paese. L'80% degli incentivi sono andati ad auto fatte all'estero. Faremo un nuovo ecobonus che deve avere l'obiettivo di aumentare la produzione in Italia. Altrimenti destineremo queste risorse ad altro, alle politiche industriali». Un nuovo sistema di incentivi che il settore vorrebbe veder debuttare al più presto. C'è un tentativo in corso di varare le modifiche entro fine anno. Operazione difficile, visti i tempi tecnici. Se il ministero delle Imprese e del Made in Italy, che si deve mettere d'accordo con i colleghi dell'Ambiente e dell'Economia, ci dovesse riuscire, lo schema di incentivi di gennaio non sarebbe più quello varato dal governo Draghi.

«Questo tavolo rappresenta un punto di svolta contro il declino produttivo», dice Urso che non ha risparmiato critiche, così come il governatore del Piemonte Alberto Cirio, a Stellantis, gruppo partecipato da Exor che controlla anche *Repubblica* attraverso Gedi, rispetto alla comunicazione all'esterno sulla ven-

data dei siti italiani sulle piattaforme on-line e sugli annunci della produzione della Panda elettrica in Serbia. La riunione si è chiusa con la creazione di cinque sottotavoli (Volumi e produzione, Ricerca e sviluppo, Componentistica, Transizione e Occupazione e formazione) per arrivare nel giro di qualche mese a una bozza di «programma di sviluppo».

Stellantis ha ribadito «la centralità dell'Italia nella strategia globale e la volontà di creare un futuro sostenibile per le attività italiane, oltre all'ambizione di raggiungere 1 milione di veicoli». Ha sottolineato la necessità di rivedere gli standard Euro 7, gli incentivi per auto e colonnine e di avere un costo dell'energia competitivo. I sindacati chiedono che si passi dalle parole ai fatti. «È necessario un confronto stabile, sito per sito», spiega il segretario Uilm, Rocco Palombella. «Speriamo che non sia l'ennesimo annuncio. Ora è determinante il piano operativo», dice Ferdinando Uliano, segretario Fim. «Stellantis non ha dato sicurezze, i fondi pubblici devono garantire produzione e lavoro», sottolinea Michele De Palma, numero uno Fiom. **L'Anfia** con Roberto Vavassori auspica che «lo spirito costruttivo porti a risultati concreti». © RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il ministro Urso:
“Nuovi incentivi
solo se aumenta
il made in Italy”**

Dialogo avviato al tavolo di settore per arrivare all'obiettivo di produrre un milione di veicoli

Governo in pressing su Stellantis L'azienda: "Impegni confermati"

IL CASO

LEONARDO DIPACO
TORINO

Il tavolo automotive, definito dal presidente di Stellantis John Elkann simbolo di «buona politica», dopo la prima riunione svoltasi ieri a Roma nella sede del ministero delle Imprese e del Made in Italy ha trovato subito una convergenza di intenti fra tutti gli attori coinvolti.

Secondo azienda, governo, rappresentanti delle Regioni sede di stabilimenti Stellantis, sindacati e Anfia, l'obiettivo di arrivare a produrre un milione di veicoli è raggiungibile. Ma molto dipenderà, ha fatto sapere il gruppo nato dalla fusione fra Fca e Psa, «da fondamentali e specifici fattori abilitanti quali la cancellazione delle norme regolamentari quali l'Euro 7 per continuare a produrre auto di piccole dimensioni a prezzi accessibili, il sostegno del mercato attraverso incentivi alle vendite e la competitività dei costi, compresi quel-

li energetici, per l'intera catena di fornitura».

Il tavolo automotive, ha detto il numero uno del Mimit, Adolfo Urso, «rappresenta un punto di svolta per il sistema Paese per raggiungere un obiettivo ambizioso, ma concreto: investire il declino produttivo registrato negli ultimi anni in Italia per raggiungere la soglia di un milione di veicoli da parte dell'azienda nei siti produttivi italiani. Dobbiamo destinare tutte le risorse che abbiamo per aumentare la produzione italiana in modo progressivo fino a raggiungere quell'obiettivo». L'anno scorso, ha aggiunto il ministro, «in Italia sono state prodotte appena 450 mila autovetture a fronte di un milione e 400 mila immatricolazioni e l'80% degli incentivi sono finiti ad auto prodotte all'estero, anche da Stellantis. Questo non può più accadere».

Anche il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, nella veste di coordinatore delle regioni che ospitano stabilimenti Stellantis, definisce «inaccettabile» il fatto che «so-

lo il 20% degli incentivi messi in campo per sostenere il mercato dell'auto viene usato per acquistare auto italiane» e chiama a raccolta «l'impegno di tutti per rilanciare la produzione e arrivare almeno al primo obiettivo di produrre un milione di veicoli». L'azienda, presente a Palazzo Piacentini con il responsabile di Corporate Affairs Italia di Stellantis, Davide Mele, raccoglie l'assist. «Abbiamo presentato un piano condiviso con missioni specifiche per ogni stabilimento che porterà il gruppo a produrre il più ampio portafoglio di veicoli degli ultimi 10 anni, ampliando l'offerta dei nostri 10 marchi per coprire altrettanti segmenti di mercato».

Soddisfatta dell'esito del tavolo l'Anfia, con il presidente Roberto Vavassori che parla di «un momento significativo per il settore automotive italiano: auspichiamo che lo spirito costruttivo e di comunione di intenti emerso oggi possa portare a dei risultati concreti nei prossimi mesi».

Più prudenti, come da copione, i sindacati. Per Ferdinan-

do Uliano, segretario nazionale Fim Cisl, «sono due anni che chiediamo un piano di sviluppo e occupazione concreto, per noi è determinante. Stiamo affondando negli annunci, speriamo che questo non sia l'ennesimo». Simili i concetti espressi da Michele De Palma, segretario generale Fiom Cgil: «Devono essere chiare e i finanziamenti pubblici, dichiarati dal Mimit con il fondo per l'automotive di 6 miliardi e altre risorse europee, devono essere vincolati a garantire la produzione in tutti gli stabilimenti, la ricerca e sviluppo e l'occupazione, anche a supporto dell'intera filiera della componentistica». L'obiettivo di un milione di vetture, ha detto il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella, «è alla portata visto che già quest'anno la produzione di Stellantis dovrebbe attestarsi fra 700 e 800 mila veicoli, ma chiediamo che si passi a fatti concreti, confrontandoci stabilimento per stabilimento. Ora è determinante il piano operativo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per il gruppo servono
il cambio delle regole
sull'Euro 7
e misure per l'energia

ADOLFORSO
MINISTRO
PER LE IMPRESE



Disponibili
sei miliardi di euro
nel fondo a sostegno
dell'automotive
da qui al 2030



IL MINISTRO DEL MADE IN ITALY AL TAVOLO SULL'AUTO

«Incentivi solo a chi produce in Italia»

Urso: oggi l'80% dei fondi va alle case straniere. Stellantis deve superare il milione di unità

Pierluigi Bonora

Cinque tavoli di lavoro presidiati dal ministero delle Imprese e del Made in Italy e con la segreteria tecnica affidata ad Anfia, l'associazione della filiera auto. Il «Tavolo automotive» convocato ieri dal ministro Adolfo Urso, che ha l'obiettivo di far tornare la produzione di veicoli in Italia a quota 1 milione, si divide dunque in cinque sottotavoli: il primo, su come utilizzare i 6 miliardi di risorse del fondo automotive; il secondo, su efficientamento produttivo, energia e logistica; il terzo, dedicato a sviluppo e innovazione; il quarto, per la componentistica; mentre il quinto verterà sui temi occupazione e formazione. Presenti, all'incontro con Urso, i vertici di Stellantis, l'Anfia, i sindacati e i presidenti delle Regioni in cui si trovano gli impianti Stellantis. Davide Mele, responsabile di Corporate Affairs Italia del gruppo francese-italiano, ha di fatto ribadito i punti fermi anticipati nei giorni scorsi dall'ad Carlos Tavares: cancel-

lazione dell'impatto della normativa Euro 7 per continuare a produrre modelli accessibili in Italia, incentivi adeguati per i clienti di veicoli elettrici al fine di sostenere il mercato e lo sviluppo della rete di ricarica, il miglioramento della competitività industriale di Stellantis e dei fornitori italiani, incluso il costo dell'energia. E sempre Mele ha quindi ricordato gli 11 miliardi di surplus alla bilancia commerciale italiana dalla nascita di Stellantis a oggi.

La risposta di Urso: «Abbiamo 6 miliardi nel fondo per l'automotive da qui al 2030, ma deve aumentare il numero di auto prodotte nel nostro Paese. L'80% degli incentivi, nel 2022, sono finora andati ad auto prodotte all'estero. Questo non ce lo possiamo consentire. A questi 6 miliardi si aggiungono, anche per questo settore, i 13 che metteremo in campo per il Piano Transizione 5.0 nel 2024 e 2025, per l'innovazione tecnologica green e digitale delle nostre imprese e, quindi, anche di quelle dell'automoti-

ve». Il ministro, nel sottolineare che «si aggiungono poi i 2,5 miliardi di fondi Pnrr attraverso il Repower Eu», ha rilevato come «nel 2022 siano state immatricolate 1,4 milioni di vetture a fronte di una produzione italiana di 450mila: un delta così ampio non esiste in alcun Paese europeo».

Il piano per la rimodulazione degli incentivi, dunque, punta a stimolare la produzione di veicoli in Italia, *conditio sine qua non* per arrivare al traguardo di 1 milione nei prossimi anni. In proposito, per Ferdinando Uliano (Fim Cisl), «la discussione dovrà riguardare, non tanto l'italianità dei marchi Stellantis, ma quali e quanti nuovi modelli saranno prodotti qui».

In fatto di incentivi e sostegni, il governo sembra aver imboccato la strada della prudenza e della massima chiarezza sulla volontà di Stellantis di investire in Italia, aspetto che ha visto ieri il manager Mele assicurare «la centralità del Paese nella strategia globale del gruppo, insieme alla volontà di creare un futuro sostenibile per le attività italia-

ne». Non possono infatti essere dimenticati, guardando alla sola (allora) Fiat, secondo un'analisi di Federcontribuenti, i 220 miliardi assorbiti dal 1975 tra casse integrative, prepensionamenti, rottamazioni, impianti in gran parte finanziati con risorse pubbliche e forme varie di contributi statali.

«L'obiettivo di un milione di veicoli è alla portata visto che già quest'anno la produzione di Stellantis dovrebbe attestarsi tra 700 e 800mila, ma chiediamo che si passi dalle dichiarazioni ai fatti concreti, con un confronto stabilito per stabilimento», le parole di Rocco Palombella, segretario generale Uilm.

Roberto Vavassori, presidente di Anfia, ha infine ricordato che «la filiera dell'automotive è l'unica, a oggi, a cui viene richiesta una completa decarbonizzazione dei prodotti al 2035 per regolamento europeo e che si è impegnata a raggiungere la neutralità carbonica dei processi produttivi entro l'anno 2040, per affrontare la più grande e veloce rivoluzione industriale».

TESORETTO

In cassa ci sono ancora 6 miliardi di soldi pubblici per il settore

450mila

Nel 2022 sono state immatricolate 1,4 milioni di vetture di cui solo 450mila prodotte in Italia





VISIONE
Il ministro Adolfo Urso ha presieduto, ieri a Roma, il «tavolo automotive»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

13

Il Ministro ha annunciato 13 miliardi di euro sul piano transizione industria 5.0



Ritardi sull'elettrico e indotto ko: corsa contro il tempo

I fatti Stellantis e Ample stringono un accordo per le ricariche veloci. Cassino soffre: attese troppo lunghe e un 2024 critico. Uilm in campo

AUTOMOTIVE

Un Grecale elettrico a Cassino entro il marzo 2024 è un problema, tutto italiano, sulle ricariche e sulle infrastrutture a servizio del settore automotive.

Per questo, Stellantis ha appena firmato l'intesa con il Mimit chiedendo garanzie e investimenti proprio sulla transizione energetica.

Un punto fondamentale anche per il piazzamento sul mercato delle nuove Giulia e Stelvio in produzione a partire dal 2025. Con l'aggravante di una flessione immatricolativa nel 2022 mentre per l'indotto dalla Uilm un messaggio chiaro: dalle chiacchiere si passi ai fatti. Il riferimento è al governo e alle risorse che ha deciso di stanziare.

Intanto Stellantis ha annunciato l'intenzione di raggiungere il 100% del mix di vendite di autovetture Bev in Europa e il 50% del mix di vendite negli Stati Uniti di autovetture e veicoli commerciali leggeri Bev entro lo stesso anno. Per raggiungere questi obiettivi di vendita, l'azienda si sta assicurando circa 400 GWh di capacità delle batterie.

Per mettere il turbo a questo processo, Stellantis e Ample hanno firmato un accordo vincolante per una partnership sulla techno-



Lo stabilimento di Cassino

logia di ricarica delle batterie dei veicoli elettrici in grado di fornire una batteria completamente carica in meno di cinque minuti.

Proprio durante il vertice a Roma lo stesso ministro ha sottolineato la necessità di sostenere la transizione non solo legata agli stabilimenti ma anche alla significativa e importante filiera della componentistica dell'automotive che, come ha ricordato il presidente dell'Anfia Vavassori, vale oggi l'80% del valore dell'auto. Anche se a Cassino Plant, come

per il resto delle fabbriche italiane, le commesse parlano sempre di più le lingue dell'Europa. Soprattutto per i nuovi modelli come il SUV della Maserati.

Urso ha poi ricordato come i Ministri dello Sviluppo Economico di Italia, Francia e Germania abbiano sottoscritto un accordo sulle tecnologie abilitanti: a metà gennaio ci sarà un nuovo incontro a Parigi per definire le strategie per l'autonomia per le tecnologie green in Europa per il settore dell'auto. Il Ministro ha

annunciato 13 miliardi di euro sul piano transizione industria 5.0 e 2 miliardi da destinare alla tecnologia green. Per quanto riguarda Stellantis, il responsabile area Emea del Gruppo, ha dichiarato come gli impegni in Italia siano tutti confermati, come pure l'obiettivo di raggiungere un milione di auto. Ha poi precisato come sia necessario agire sulle normative (Euro 7), sostenere l'acquisto delle auto elettriche, e lo sviluppo della rete di ricarica. Inevitabile la sottolineatura legata alla minaccia delle produzioni cinesi relativa ai costi, chiedendo di agire su energia, riduzione delle spese legate alla manodopera nonché l'incentivo alla formazione professionale.

Cassino sarà la "regina" del settore premium e del lusso andando a conquistare un mercato internazionale che non conosce crisi di sorta. Ma i tempi per la realizzazione della piattaforma Stla Large e delle successive nuove produzioni lasceranno lo stabilimento e tutto l'indotto in una severa agonia. Nel frattempo, con le fuoriuscite incentivate, il numero degli operai continuerà a scendere. Una corsa contro il tempo, a farne le spese sarà il territorio con continue ricadute sociali.

Gennaro D'Avino, segretario provinciale Uilm, ricorda l'accordo con la dirigenza interna al plant cassinate per trasformare il turno unico centrale in primo turno dalla 6 alle 14, con l'eliminazione del sabato lavorativo. «Si sono create le condizioni per abbassare il numero di esuberanti, che sarebbe finito in contratti di solidarietà, con le trasferte in altri stabilimenti. Sull'indotto la situazione è critica. Una parte sta valutando una riconversione delle attività per mantenere i cancelli aperti. Occorre incentivare le riconversioni industriali e rafforzare le tutele dei lavoratori, in termini sia di ammortizzatori sociali sia in riqualificazione professionale. Le imprese stanno attraversando una fase di profonda difficoltà, sotto i colpi della concorrenza internazionale e del passaggio all'elettrico. Noi aspettiamo che il governo porti risorse al settore perché di annunci siamo stufi. Dalle chiacchiere passiamo ai fatti». ■ KV

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il governo promette investimenti per vincere la sfida della transizione

Si spera che il nuovo Grecale possa entrare sul mercato già a marzo

Il segretario generale della Fismic-Confsal Di Mauro considera positivo il tavolo automotive



TERMOLI. Ultime organizzazioni sindacali che proponiamo in rassegna sul tavolo nazionale automotive realizzato al Mimit con Stellantis. Per la Fismic-Confsal: «Tempi stretti, un percorso positivo e sfidante, che non deve penalizzare». Per la Fismic-Confsal hanno presenziato all'incontro il segretario generale, Roberto Di Mauro, e il vicesegretario generale, Sara Rinaudo. Il Governo, durante la riunione, ha ribadito l'obiettivo di 1 milione di autoveicoli all'anno da produrre e l'intenzione di investire su ricerca e sviluppo e sulla formazione professionale, con particolare attenzione nell'utilizzo di fondi per accompagnare e sostenere la riconversione delle singole aziende. Stellantis ha asserito che prosegue l'impegno preso nei confronti del Paese, e di aver mostrato concretamente la centralità dell'Italia nel Gruppo, non solo con l'inaugurazione del Battery technology centre e con l'apertura della Hub Circular economy, ma anche con il programma di lancio dei nuovi modelli in produzione previsto da qui al 2026. «I tempi sono stretti – commenta il segretario generale Fismic Confsal, Roberto Di Mauro – il percorso proposto dal Ministro Urso è positivo e parteciperemo con spirito costruttivo, ma al momento gran parte del lavoro è ancora tutto da fare. L'obiettivo di 1 milione di autoveicoli da produrre in Italia è raggiungibile solo se comprensivo dei veicoli commerciali e salvaguardando il futuro delle produzioni della 500 BEV e della Panda. Abbiamo chiesto al Governo tempi stretti e compagni qualificate per arrivare presto a una politica di sostegno industriale che consenta insieme alle infrastrutture sul territorio di procedere nella transizione ecologica senza penalizzare i cittadini e l'occupazione nazionale». La sigla Aqcf-r: «Riteniamo che sia un obiettivo concretamente raggiungibile, probabilmente con implementazioni successive, considerando che nell'anno che si sta per concludere la produzione complessiva di Stellantis, compresi i veicoli commerciali, dovrebbe attestarsi fra 700 e 800 mila unità. Tuttavia sarà importante tenere alta l'attenzione sugli aspetti occupazionali, e chiarire alcuni aspetti del piano industriale aziendale. Auspichiamo dunque che il target possa consentire di colmare il notevole divario che si è registrato anche nel 2022 nel nostro Paese dove, su un totale di 1,4 milioni di auto immatricolate in Italia, solo 450 mila erano le vetture di produzione italiana, come ha ricordato anche il ministro Adolfo Urso. Confidiamo che vi sia una migliore finalizzazione degli incentivi, dato che finora l'80% delle risorse erogate sono andate ad auto prodotte all'estero. È necessario però che si passi in tempi brevi dalle dichiarazioni di intento alla fase operativa, riteniamo che ciò possa essere agevolato dalla suddivisione dei lavori in tavoli tecnici, dedicati a volumi e produzione, a competitività e efficientamento produttivo, a ricerca e innovazione, a supply chain e componentistica, a occupazione e formazione. Condividiamo il richiamo del Governo

«Tempi stretti, percorso che non deve penalizzare»

a politiche europee sulla transizione all'elettrico, basate su maggiore pragmatismo e minore ideologismo, in nome di quel principio di neutralità tecnologica che comprende le ricadute inquinanti durante l'intero ciclo di vita dei prodotti (e non solo nella fase di circolazione dei veicoli). D'altro canto anche i recenti spiragli di apertura sul motore euro7 in sede europea sollecitati dal Governo italiano vanno in questo senso. Il contributo del Governo può essere decisivo anche sul piano nazionale per garantire la tutela occupazionale dei lavoratori di Stellantis, e dell'intera filiera automotive. Per questo è auspicabile che si passi a un confronto dettagliato, stabilimento per stabilimento, compresi gli enti di ricerca e sviluppo nonché enti di staff e amministrativi. Come confermato dal ministro Urso, le risorse finanziarie sono già stanziati. Il Fondo automotive ammonta a 6 miliardi di euro fino al 2030: somma che andrà riservata non solo agli incentivi per automobilisti, ma anche all'aumento della produzione. È necessario che un piano operativo sia celermente approntato, per accelerare le riconversioni industriali (come in atto a Termoli per la gigafactory ad esempio) e per rafforzare le tutele dei lavoratori, in termini di ammortizzatori sociali e riqualificazione professionale, di fronte alla sfida del passaggio alla mobilità elettrica». «Il governo ha intenzione di realizzare un grande piano,

a sua volta suddiviso in 5 gruppi di lavoro, tavoli tecnici che potrebbero partire già dal mese di dicembre con l'obiettivo di costruire il futuro dell'Automotive in Italia: l'obiettivo è arrivare a produrre 1 milione di veicoli, a sostegno del quale Stellantis ha annunciato importanti progetti e garanzie nei confronti del nostro Paese con il sostegno del governo e importanti risorse che saranno messe a disposizione dal governo verso la transizione ecologica». Lo dichiara il segretario Nazionale Ugl Metalmeccanici, Antonio Spera, presente al tavolo permanente sull'Automotive presso il Mimit con il vicesegretario nazionale Ugl Metalmeccanici, Aurelio Melchionno. Tavolo composto da tutti i soggetti coinvolti nel settore. «Abbiamo chiesto di capire i tempi di lavoro del piano e di farlo partire il prima possibile in modo che si possa accompagnare in maniera ferma la transizione dell'Automotive e cercare di mettere in fila tutte le misure per rilanciare il settore». «Una partita importante sarà anche quella di Anfia che accompagnerà tutto il percorso con le sue competenze. Un altro tema che l'Ugl Metalmeccanici ha sollevato è la formazione che dovrà accompagnare il nuovo percorso dei lavoratori, oltre a seguire con il ministero del Lavoro la costruzione di un nuovo ammortizzatore sociale diversificato che sia consono all'Automotive», conclude Spera.



IL PUNTO L'EURODEPUTATA SUGLI INTERVENTI MESSI IN CAMPO DALLA REGIONE PER SALVARE LO STABILIMENTO DI MELFI

Gemma: «Stellantis rialzerà il Sud Italia»

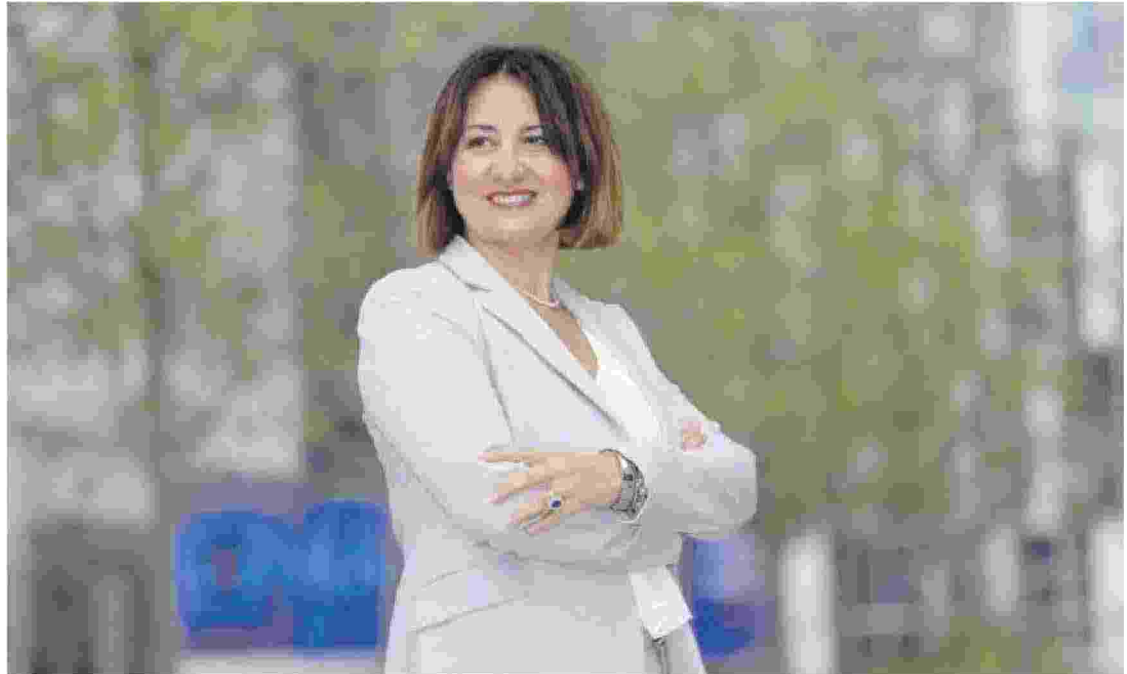
DOMENICO FITTIPALDI

Chiara Gemma, euro-parlamentare di Fratelli d'Italia eletta nella circoscrizione Sud, con una nota sottolinea la sua soddisfazione per l'intesa tra il governo regionale lucano e quella nazionale, un'armonica collaborazione che ha prodotto di fatto grandi vantaggi per la Basilicata.

In una nota, infatti, non nasconde il personale compiacimento commentando e spiegando gli importanti risultati ottenuti dal centrodestra: "Bonus gas già attivo, bonus acqua in arrivo, un piano di rilancio per Stellantis di Melfi, la Regione Basilicata continua a sorprendere con le sue azioni amministrative al servizio dei lucani. Su tutte e tre le questioni - precisa - le ricadute positive che si stanno consolidando sono frutto del grande lavoro di intesa tra la giunta regionale lucana e il governo nazionale".

Il bonus gas, già avviato lo scorso anno, è stato rafforzato e migliorato rispetto alla sua iniziale applicazione. Il bonus acqua, grazie al dinamismo amministrativo dell'assessore regionale all'Ambiente Cosimo Latronico, sarà operativo dal prossimo anno.

Entrambi i bonus, che aiuteranno centinaia di migliaia di famiglie lucane a fronteggiare l'inflazione, il caro energia e il caro vita,



dimostrano che è possibile avere una classe politica capace di dare risposte concrete ai bisogni reali dei cittadini.

Da decenni in Basilicata si discuteva sul perché la presenza di un patrimonio di ricchezze naturali come il petrolio e il gas e come l'acqua non riuscissero ad essere utilizzate per garantire ricadute dirette e proficue per tutti i lucani.

"Con i governi di centrodestra, a Potenza e a Roma, - argomenta Gemma -

questo è stato possibile ed è diventata una realtà".

Ma non è finita, andando sul versante sviluppo industriale e occupazione, dopo anni di crisi e nessuna intervento da parte della politica, la Regione Basilicata e il governo Meloni hanno preso di petto la questione Stellantis a Melfi e in Italia si stanno delineando importanti e incoraggianti possibilità di rilancio in tutto il comparto automotive.

Infatti, proprio il 6 di-

cembre scorso si è svolto a Roma il Tavolo Sviluppo Automotive presieduto dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso per confrontarsi con il management di Stellantis, i presidenti delle Regioni in cui hanno sede gli stabilimenti, i sindacati e Anfia che rappresenta le imprese della componentistica.

A quel Tavolo il ministro Urso, ha annunciato che il governo è pronto a investire risorse per la transizione ecologica e incen-

tivare l'acquisto di veicoli, ma a patto che il gruppo Stellantis si impegni a produrre in Italia.

"A fine incontro - racconta l'eurodeputata di Fratelli d'Italia - l'accordo è stato raggiunto: entro il 2030 saranno prodotte in Italia un milione di auto e veicoli commerciali all'anno. Ad avere i benefici maggiori sarà il sito industriale di Melfi che è il più grande e di conseguenza l'intera Basilicata e tutto il Sud".





MATERIALISUBFORNITURASTAMPA 3DSMART FACTORYVIDEO E WEBINARWHITE PAPEREVENTICORSINWSLETTER

MATERIALISUBFORNITURASTAMPA 3DSMART FACTORYVIDEO E WEBINARWHITE PAPEREVENTICORSINWSLETTER

Home » In crescita il mercato dei ricambi automotive

Mercato Oleodinamica pneumatica

In crescita il mercato dei ricambi automotive

RedazioneMU 10 Dicembre 2023

Condividi



oleodinamica
pneumatica
MECCANICA E INTEGRAZIONE DEI SISTEMI



BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA – 1° SEMESTRE 2023

FAMIGLIE PRODOTTO

VAR% FATTURATO
Gen-Giu 2023/2022

Componenti Undercar

+25,67

Componenti Motore

+13,57

Componenti Carrozzeria e
Abitacolo

+9,04

Materiali di Consumo

+6,28

Componenti Elettrici e
Elettronici

+4,84

TOTALE

+11,24

Secondo i dati del "Barometro Aftermarket" – rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti ANFIA che fornisce un trend indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato, sia a livello di singole famiglie prodotto – il fatturato *aftermarket*, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo

della distribuzione IAM, registra un rialzo a doppia cifra, +11,2%, nel primo semestre 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022, che aveva chiuso a sua volta a +13,6%, rispetto a gennaio-giugno 2021.

A un primo trimestre 2023 in aumento del 13,6%, fa seguito un secondo trimestre a +8,6%. Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, tutte e cinque presentano una variazione positiva. Gli incrementi più rilevanti sono quelli dei componenti *undercar* (+25,7%), dopo un primo semestre 2022 a +17,2% e una chiusura d'anno a +10,9%, e dei componenti motore (+13,6%), che nel primo semestre 2022 avevano chiuso a +20,8%, concludendo poi l'anno a +11,6%. Seguono i componenti di carrozzeria e abitacolo (+9%), che avevano riportato un aumento del 12,9% nel primo semestre 2022 e del 10,9% nell'intero anno, e gli incrementi più contenuti dei materiali di consumo (+6,3%), dopo l'8,9% di gennaio-giugno 2022 e la chiusura d'anno a +5,2%, e, infine, dei componenti elettrici ed elettronici (+4,8%), che avevano chiuso a +12,4% il primo semestre 2022 e a +4,5% l'intero anno.

Un contesto favorevole

«Nel primo semestre 2023 il fatturato italiano dei ricambi automotive, in rialzo a doppia cifra, conferma il trend di ripresa avviato nel 2021 (+22,4%) e proseguito nel 2022 (+7,8%), oltre a beneficiare delle spinte inflazionistiche – ha affermato **Massimo Pellegrino**, coordinatore della Sezione Aftermarket del **Gruppo Componenti ANFIA** –. Il post vendita gode quindi di buona salute e il giro d'affari delle attività di manutenzione e riparazione resta influenzato anche da ritmi di rinnovo del parco circolante italiano che, al momento, rimangono piuttosto bassi. A gennaio-giugno 2023 le immatricolazioni di vetture nuove, in Italia, sono in rialzo del 9,2% sullo stesso periodo del 2022, ma segnano una differenza negativa importante rispetto ai volumi del 2019, pre pandemia (-19%), mentre cresce il mercato dell'usato. D'altra parte, non siamo ancora usciti del tutto dalla crisi dei semiconduttori, delle materie prime e dell'energia, criticità che toccano anche il comparto aftermarket. In questo contesto, la nostra filiera deve aver chiaro quali sono le sfide del presente e del prossimo futuro, in primis quelle legate alla transizione energetica e digitale e al pacchetto normativo Fit for 55, che ci esortano a investire in nuove competenze, soprattutto digitali, per stare al passo con le nuove tecnologie della mobilità, incluse quelle di assistenza alla guida».

Tag: [ENERGIA](#) [manutenzione](#) [materie prime](#) [oleodinamica](#) [Pneumatica](#) [transizione energetica](#)

Articoli correlati

Economia Nord-Ovest



il CEO di Stellantis Carlos Tavares (Ansa)

Investire in Piemonte deve essere strategico e anche conveniente

di **Andrea Tronzano**

Un intreccio fitto di eventi legano in maniera indissolubile la prima capitale italiana e la Fiat. È sufficiente osservare lo sviluppo urbanistico della città, prima ancora di quello economico: quartieri e hinterland cresciuti grazie alle opportunità di lavoro degli stabilimenti. La Torino del terzo millennio si trova, invece, nel contesto di un gruppo internazionale che negli anni è cresciuto sul mercato globale.

continua a pagina 1

L'EDITORIALE

CONVENIENZE E STRATEGIE

di **Andrea Tronzano**

Un intreccio fitto di eventi epocali legano in maniera indissolubile la prima capitale italiana e la Fabbrica Italiana Automobili Torino. È sufficiente osservare lo sviluppo urbanistico della città, prima ancora di quello economico: quartieri e cittadine dell'hinterland cresciuti grazie alle opportunità di lavoro degli stabilimenti Fiat.

La Torino del terzo millennio si trova, invece, nel contesto di un gruppo internazionale che negli anni è cresciuto sul mercato globale. La nostra filiera della componentistica, che ha un fatturato di oltre 19 miliardi, in crescita del 5,8% sul 2021, fatica a individuare immediate ricadute positive nell'hub dell'elettrico e ha bisogno di garanzie e prospettive, anche sul proseguimento del motore termico nella neutralità tecnologica, per guardare con fiducia ai prossimi anni e per affrontare la transizione energetica. Deve poi consolidarsi e crescere, come più volte evidenziato dal presidente dell'U.I. Marsiaj, l'ingegneria di prodotto e di processo e la ricerca. L'innovazione fertilizza, rende più coeso il rapporto con i fornitori e ne accresce la competitività: il territorio attende segnali concreti dall'azienda. Ma solo un quinto degli incentivi concessi per l'acquisto di auto nuove e meno inquinanti viene usato per acquistare auto italiane. Tradotto, solo in minima parte hanno una ricaduta positiva nazionale. Servono più auto italiane sul mercato, come più volte evidenziato dal Ministro Urso. Il tavolo che finalmente affronta la sfida dell'automotive vuole tra l'altro incidere sui fattori abilitanti; capire dove e quale sia il gap di competitività per ogni singolo plant rispetto ai concorrenti esteri per poi intervenire con risorse che rendano conveniente l'investimento per il costruttore. Al tavolo partecipano le Regioni, il Piemonte come capofila, Stellantis, Anfia e i sindacati per centrare il comune obiettivo del milione di veicoli prodotti nel nostro Paese. Una crescita che dovrà coinvolgere Mirafiori: non bastano 90/100 mila vetture. Serve un nuovo modello per Mirafiori che possa fare da traino alla crescita dei volumi italiani. In Piemonte abbiamo un terzo delle aziende della componentistica alcune delle quali, anche se sono state capaci di non essere monocliente, hanno ancora in Stellantis un riferimento. Occorre quindi per Mirafiori un secondo modello che faccia almeno altre 100 mila vetture prodotte a Torino.

continua a pagina 11

L'EDITORIALE

Strategico e conveniente investire qui

SEGUE DALLA PRIMA

L'hub europeo del riciclo è stato inaugurato lo scorso novembre a Torino, grazie a un investimento di 40 milioni a cui si è arrivati per precise scelte di politica industriale e di cui la Regione Piemonte, e il Comune, sono protagoniste. Abbiamo sottoscritto un accordo con l'azienda con impegni precisi per questo territorio: Torino diventa centrale nelle strategie del gruppo in uno dei settori emergenti. La politica deve far accadere le cose e la Regione ha avuto un ruolo attivo. Ha oltretutto messo in campo azioni di supporto alla crescita e agli investimenti, compreso l'intervento sul costo



dell'energia, e individuato una politica industriale chiara che consentirà di sprigionare le nostre potenzialità e

il nostro straordinario mix produttivo.

La specializzazione intelligente, che comprende gli innovativi insiemi dedicati alla mobilità e alla manifattura avanzata con i relativi fondi europei a essa collegati, rappresenta una visione nuova. L'evoluzione del progetto del centro della manifattura (già Mtcc) con il prossimo avvio dei lavori del luogo dove si incontrano, così come nella Città dell'Aerospazio, didattica, ricerca e impresa rappresenta ciò che il mercato chiede. Le Academy di filiera per una formazione *just in time*. Alcuni elementi che insieme a molti altri rendono il Piemonte il luogo in cui è strategico e conveniente investire. Questo vale per Stellantis, della cui crescita nel mondo Torino vuole

essere protagonista, ma non solo. Credo che siano maturi i tempi per avere un secondo costruttore di auto in Italia. Le competenze e i saperi della manifattura piemontese sono senz'altro in grado di ospitarlo, renderlo competitivo e farlo crescere.

Andrea Tronzano

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

AUTOMOTIVE

**Dopo il tavolo al Mimit
oggi il segretario
nazionale Uliano (Cisl)
a Potenza per riferire
sulle strategie per
Stellantis a Melfi**

■ Servizio a pagina 5

Dopo il tavolo di settore della scorsa settimana al Ministero, meeting nel capoluogo per fare il punto sull'esito della riunione

Automotive, a Potenza il segretario nazionale della Fim Cisl Uliano per un esame del comparto

Il segretario nazionale della Fim Cisl Ferdinando Uliano sarà oggi a Potenza (Meraki, ore 9:30) per illustrare al Consiglio generale della Fim Cisl Basilicata l'esito della prima riunione, mercoledì scorso al ministero delle Imprese e del Made in Italy, del tavolo nazionale sull'automotive. I lavori saranno introdotti dal segretario generale Gerardo Evangelista. Interverrà, altresì, il segretario generale della Cisl Basilicata Vincenzo Cavallo. Sotto osservazione anche la situazione del comparto metalmeccanico in Basilicata. Si ricorda che presso il MIMIT a Roma - dove si è svolto l'ultimo dei tavoli automotive tra le Organizzazioni Sindacali, il Gruppo Stellantis, Anfia e i presidenti e rappresentanti delle Regioni (in cui sono presenti impianti produttivi), alla presenza del Ministro Urso e della sottosegretaria Bergamotto - è stato annunciato l'avvio di cinque tavoli di lavoro presidiati dal Ministero rispettivamente: uno sulle produzioni e in particolare su come utilizzare i 6 miliardi di risorse del fondo automotive; un secondo tavolo sulla componentistica, efficientamento produttivo, energia e logistica; un terzo su sviluppo e innovazione del settore; uno sulla componentistica e infine uno su occupazione e formazione. I tavoli verranno convocati già da questo mese.



● Uliano

Il segretario nazionale Fim Cisl Ferdinando Uliano ha sottolineato l'importanza di aver finalmente convocato un tavolo di settore con il coinvolgimento di tutti gli attori della filiera dell'auto. «Per affrontare le transizioni in atto nell'automotive è importante indirizzare in maniera precisa gli investimenti. Certo - ha detto Uliano - siamo tutti d'accordo sugli obiettivi di aumento della produzione, ma sia ben chiaro che se parliamo di 1 milione di veicoli, la produzione deve aumentare di un terzo, se si tratta di un milione di auto questo significa oggi raddoppiare la produzione. Per quanto riguarda ciascun sito produttivo, la discussione dovrà riguardare, non tanto l'italianità dei brand Stellantis, quanto, quali e quanti nuovi modelli saranno prodotti nel nostro Paese. Oggi il gruppo è una multinazionale che produce già in Italia marchi come Jeep, Dodge e in futuro anche DS e Opel, se su alcuni stabilimenti abbiamo delle missioni produttive certe come quello di Mel-

fi, su altri siti c'è la necessità di fare un approfondimento e definire nuovi modelli e i tempi di partenza».

Per questo secondo Uliano, «serve una discussione sulla saturazione degli stabilimenti, sui modelli che in futuro saranno prodotti e su come aumenteranno volumi e investimenti in R&S. Per quanto riguarda i 6 miliardi rimasti (rispetto agli 8 mld che costituivano il fondo dell'auto), essi - spiega il segretario nazionale Fim Cisl - devono essere usati non solo per l'acquisto, ma per investire sull'offerta, sull'industria e sulla filiera della componentistica, che altrimenti rischierebbe di abbandonare l'Italia o di avere un forte ridimensionamento. La discussione aperta al Ministero - conclude Uliano - dovrà proseguire con la convocazione di tavoli operativi e concreti per creare le condizioni di sviluppo e di crescita dei volumi produttivi e occupazionali, per i stabilimenti Stellantis in Italia e per il settore della componentistica».



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS TRUCK LOGISTICA EVENTI FORMAZIONE MERCATO OFFICINA AFTERMARKET CONGRESS



Accedi

Home News Attualità

Attualità

Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità

11 Dicembre 2023



PARTS

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

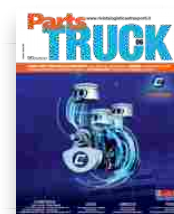
[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nel 2022 crescita del fatturato e stabilità occupazionale per le 2.167 imprese dell'automotive, che confermano una tenuta anche per il 2023. Aumenta la propensione all'internazionalizzazione e il fatturato realizzato con costruttori diversi da Stellantis e Iveco, anche se prevale l'incertezza sulle ricadute derivanti dall'ingresso in Europa dei costruttori cinesi. A fronte della scadenza del 2035, le imprese sono pronte a modificare le proprie strategie e si diffonde l'impegno per migliorare la sostenibilità

L'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità è l'indagine realizzata dalla Camera di commercio di Torino e da Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica che monitora la salute della filiera.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Durante la presentazione dell'Osservatorio, avvenuta a Torino a fine ottobre, il *Presidente della Camera di commercio di Torino Dario Gallina* ha dichiarato: "Monitoriamo **una filiera sostanzialmente in salute, che nel 2022 ha registrato fatturato in aumento e dato occupazionale stabile**, e che si sta interrogando e strutturando per affrontare le sfide importanti imposte dall'evoluzione del comparto, come la **scadenza 2035 per i motori endotermici**, l'ingresso sul mercato dei **costruttori cinesi**, le scelte ormai irrinunciabili in ambito **ESG**, a cui si aggiungono le preoccupazioni legate al **contesto politico internazionale**. Le nostre imprese, comunque, mostrano un'attiva capacità di reazione, continuano a muoversi in contesti internazionali e a investire in ricerca e sviluppo per mantenersi competitive".

Marco Stella, *Presidente del Gruppo Componenti Anfia*, ha aggiunto: "Nel 2022 le **esportazioni della componentistica italiana hanno proseguito il trend di crescita** avviato l'anno precedente, con una **variazione positiva del valore dell'export del 7,1%**, per un **ammontare totale di 23,5 miliardi di euro** e un **saldo positivo di 5,21 miliardi di euro**. Nel panorama di una transizione energetica molto articolata, le imprese del comparto indicano come priorità di intervento la riduzione del costo dell'energia, la digitalizzazione del sistema impresa e i finanziamenti per le attività di ricerca e sviluppo, a cui possiamo a buon diritto aggiungere le **misure di sostegno agli investimenti per le riconversioni produttive e di incentivazione al reskilling e upskilling dei lavoratori**".

Il contesto italiano 2022-2023

La domanda di autoveicoli in Italia chiude il 2022 a 1,5 milioni, -9,8% rispetto al 2021.

Se confrontato con il 2019, il calo è invece pari al 29,4%: 626mila veicoli in meno rispetto ai volumi pre-Covid. Secondo le stime **Anfia**, in Italia la produzione domestica di autoveicoli ha chiuso l'anno con volumi sostanzialmente stabili (+0,1%).

La produzione industriale del settore automotive italiano nel suo complesso (inclusa la produzione di carrozzerie e componenti), registra una crescita tendenziale dello 0,6% nel 2022 rispetto al 2021 (-8% rispetto a gennaio-dicembre 2019) e chiude il consuntivo di gennaio-giugno 2023 a +8,5% su base annua.

Anfia stima che i **volumi della produzione italiana di autoveicoli possano attestarsi intorno alle 900mila unità** (+13% rispetto al 2022) nel 2023.

L'edizione 2023 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità identifica un universo di poco inferiore a **2.200 imprese con sede legale in Italia**. Accanto all'insieme dei produttori di parti e componenti e degli integratori di sistemi e fornitori di moduli – che, con gli Engineering & Design, rappresentano sistematicamente il nucleo consolidato della ricerca, sono state evidenziate anche alcune specializzazioni, come il motorsport, l'**aftermarket** e, negli ultimi anni, la **mobilità elettrica** e l'**infomobilità**.

Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

TAG

#ricambi 617

#aftermarket 376

#officine 225

#filtri 149

#truck 141

#lubrificanti 138



Italia: i numeri della componentistica automotive

Nel 2022 le 2.167 imprese che compongono l'universo della componentistica automotive italiana hanno impiegato nel settore circa **167.000 addetti** e generato un **fatturato stimato pari a 55,9 miliardi di euro**, ad esso direttamente attribuibile.

Dopo la ripresa osservata nel 2021, con una variazione ampiamente positiva dei ricavi e una tenuta del numero di addetti, **nel 2022 è proseguita la dinamica di crescita del fatturato**, seppur in termini più contenuti (+9,0%), accompagnata da una sostanziale stabilità a livello occupazionale (+0,5%).

Le variazioni positive del fatturato automotive hanno interessato trasversalmente tutti i segmenti della filiera, seppure con intensità differenti: **i risultati migliori sono degli E&D (+17,4%), degli specialisti del motorsport (+14,5%) e dei subfornitori**, in particolare quelli delle **lavorazioni (+14,2%)**; risulta nettamente inferiore alla media quanto registrato dai sistemisti e moduli (+3,9%), contraddistinti da una variazione negativa dell'occupazione (-3,1%).

Il **Piemonte resta il territorio con il maggior numero di imprese insediate** (il 33,6%), a cui seguono la Lombardia (il 26,9%) e l'Emilia-Romagna (il 10,6%) che, nel complesso, coprono più del 70% del totale. Nel Nord Est si distingue il Veneto (l'8,9%), nel Centro Italia la Toscana (il 3,1%) e nel Mezzogiorno (isole comprese) la Campania (il 3,4%). Alle imprese con sede in Piemonte è riconducibile il 34% circa sia del fatturato, sia degli addetti del settore.

La filiera automotive nel 2022

All'indagine annuale dell'Osservatorio dell'edizione 2023, somministrata nel periodo marzo-maggio, hanno **contribuito attivamente 470 imprese**, con un tasso di risposta del 21,4%, e un totale di rispondenti al secondo anno di partecipazione consecutiva pari a 288 (il 61,2%), a conferma dell'attenzione rivolta alla ricerca dagli operatori del settore.

Dinamiche del fatturato

Nel 2022 la filiera della componentistica ha consolidato la ripresa, avviata dall'anno precedente, recuperando in buona misura i livelli di attività del periodo pre-pandemico.

Le imprese che hanno dichiarato un fatturato in crescita sono risultate il 72%, a fronte del 22% che ha registrato una riduzione e il 6% che ha rilevato ricavi sostanzialmente invariati rispetto al 2021; ne deriva un saldo tra le dichiarazioni espresse di aumento e quelle di decremento del giro di affari pari al +50%.

Per quasi un'impresa su due la crescita di fatturato è stata superiore al 10% e l'andamento positivo ha pervaso tutte le categorie di fornitori. In Piemonte, sono il 66% le imprese che hanno dichiarato un aumento del fatturato, rispetto al 26% che invece rileva un calo e all'8% che registra un fatturato invariato rispetto all'anno precedente.

Relazioni della filiera con Stellantis e Iveco

Con riferimento al gruppo Stellantis preso in considerazione insieme al gruppo Iveco, l'Osservatorio mira a individuare i cambiamenti nelle relazioni di fornitura. I dati raccolti delineano una filiera che va ridisegnando, in una certa misura, tali rapporti: **si riduce la quota di imprese che ha dichiarato di avere Stellantis e/o Iveco nel proprio portafoglio clienti**, che passa dal 72,9% del 2021 al 68,4% (in Piemonte il 76,6%). Parallelamente diminuisce la percentuale degli operatori che hanno generato da vendite a Stellantis e/o Iveco oltre il 50% del volume di affari, passata dal 39,6% del 2021 al 33,3% del 2022.

La quota di fatturato medio generato da vendite a Stellantis e Iveco complessivamente considerati è in netto decremento (il 35,5% contro il 40,7% del 2021) soprattutto a causa dell'andamento del mercato domestico. Trend analogo si riscontra anche in Piemonte dove si passa dal 49,6% del 2021 al 44,3%.

Cresce invece l'incidenza (64,5%, era 59,3% nel 2022) del fatturato derivante da vendite a costruttori o fornitori di altri assemblatori (in Piemonte 55,7%). I rapporti commerciali privilegiano la **fornitura verso gli OEM tedeschi**, a cui orientano le transazioni commerciali il 64% dei fornitori, che non vendono a Stellantis/Iveco; **seguono gli OEM francesi** (escluso Stellantis), quelli americani e le case automobilistiche asiatiche, in primis giapponesi e cinesi.

Propensione all'internazionalizzazione

Dopo lo stallo del 2020, a cui è seguito il forte rimbalzo registrato nell'anno successivo, **nel 2022 l'export italiano del settore conferma il trend di crescita**. Nell'indagine, di conseguenza, aumenta sia la porzione di rispondenti che dichiara di vendere i propri prodotti sui mercati esteri, che passa dal 78,3% della scorsa edizione all'80,7%, sia la quota di fatturato automotive riconducibile a tali vendite che, rimasta sotto il 42% negli anni precedenti, raggiunge il 46%.

Imprese della componentistica e costruttori cinesi

In considerazione del crescente ruolo della Cina nel panorama globale dell'auto e dell'**entrata nel mercato europeo dei produttori automobilistici cinesi, principalmente di auto elettriche e ibride**, le imprese della componentistica rispondono con preoccupazione: sono **il 36% gli operatori che in tale scenario intravedono una minaccia**, solo il 16% quelli che ne individuano un'opportunità, mentre il 48% ha dichiarato di non saper esprimere un giudizio, manifestando incertezze nel valutare ad oggi le implicazioni per l'industria automobilistica europea.

Ricerca e sviluppo

Si assesta al **67% la quota di imprese che ha investito nell'anno 2022 parte del fatturato in R&S**. Nel triennio 2020-2022, il 78% delle imprese ha realizzato attività che si sono tradotte almeno in un prodotto o in un processo nuovo.

Torna a **crescere la quota di imprese con addetti impiegati in R&S** (68%, contro il 66%

dell'anno precedente); rimane stabile il peso di operatori con personale laureato (l'88%), la cui presenza però aumenta in azienda (il 47% ha più di un addetto su 10 con laurea, era il 44% nel 2021).

In linea generale emerge una **maggiore predisposizione a forme di collaborazione fra imprese per sviluppare progetti R&S** (il 37% le ha poste in essere o previste nel breve periodo), in un contesto in cui aumenta l'approccio collaborativo con altre imprese, principalmente per efficientare i costi e aumentare la capacità produttiva.

Prospettive 2023 e strategie d'impresa

Per il 2023, in base a un'indagine di approfondimento lanciata nel mese di luglio, il **49% delle imprese prevede una variazione del fatturato in aumento, il 27% in diminuzione e il 24% ricavi invariati**, nonostante il rallentamento del quadro economico mondiale e le tensioni geopolitiche internazionali.

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

Il 32,0% (in Piemonte il 26,1%) del totale delle imprese potrebbe prevedere di mantenere una quota di componentistica relativa a motori a combustione interna per clienti extra Ue; il 29,3% (in Piemonte il 26,6%) potrebbe modificare (in parte o del tutto) i propri prodotti o servizi, orientandoli all'elettrico o idrogeno.

L'eventuale valutazione di uscita dal settore automotive, al fine di operare in altri ambiti industriali, riguarda invece il 16,4% dei componentisti (in Piemonte il 17,4%), ed è individuata come unica opzione possibile da un'impresa su dieci.

Sono in minoranza le imprese che non prevedono di apportare trasformazioni del proprio modello di business, in quanto già orientate alla produzione di componentistica o servizi per veicoli ad alimentazione elettrica o fuel cell, o agli stessi potenzialmente destinabili (il 42,8%, in Piemonte il 45,1).

ESG, decarbonizzazione ed economia circolare

A fine 2022 il Consiglio Europeo ha dato il definitivo assenso alla **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), Direttiva sulla rendicontazione societaria di sostenibilità**, importante traguardo per l'affermazione delle questioni ambientali, sociali e di governance all'interno dell'economia "reale". A partire da questa edizione dell'Osservatorio, le aziende sono state chiamate a rispondere ad alcune domande sui temi della sostenibilità aziendale per definire lo status quo attuale.

Oltre l'80% delle imprese ha già adottato una policy ambientale, o intende farlo nei prossimi 12 mesi, segno che sia le richieste del mercato sia la sensibilità nello strutturare una governance interna sono ben percepite.

In particolare, fra le azioni che le imprese hanno attivato a favore della sostenibilità ambientale e dell'economia circolare emergono soprattutto gli investimenti intrapresi per **incrementare l'efficienza energetica dei processi produttivi** (il 50,4% delle imprese), ma anche per l'**ottimizzazione della gestione del trasporto di rifiuti** (il 39,0%) e l'**acquisto di energia elettrica da fonti rinnovabili** (il 37,4%). Lo sviluppo del processo di valutazione dell'impatto ambientale viene individuato invece prevalentemente come azione che verrà intrapresa nei prossimi dodici mesi (il 39,9%).

Per quanto riguarda i **temi sociali e di governance** è degno di rilievo il livello di attenzione per le politiche di "diversity&inclusion", con il 47,3% delle imprese già partecipi su questi aspetti e il 26% orientato ad attivarsi nell'anno in corso. Quanto alla **formazione su tematiche ESG all'interno delle aziende**, non ci sono ancora iniziative diffuse. Relativamente all'adozione di uno specifico piano volto alla transizione energetica, infine, soltanto il 25,2% delle società ne ha uno e il 34,1% non ha intenzione

di dotarsene.

I trend tecnologici

Dall'analisi degli ambiti tecnologici in cui le imprese operano, emerge **una filiera marcatamente attiva nella componentistica "tradizionale"**, sia in quanto **fornitrice di prodotti e/o servizi destinati a ogni tipo di veicolo**, indipendentemente dall'alimentazione (il 63,0%), sia per la **specializzazione nella produzione di componenti che caratterizzano i motori a combustione interna** (il 40,4%).

Per quanto riguarda i componenti e servizi **per i nuovi powertrain, l'11,9% risulta attivo nell'elettrificazione**, il 6,8% nei sistemi di alimentazione a GPL e a metano e il 4,5% in quelli a idrogeno.

Le tecnologie in tema di **connettività e guida autonoma e quelle legate ai servizi di mobilità, riguardano rispettivamente il 6,0% e il 3,4% delle imprese.**

Il 73,4% delle imprese si posiziona in misura decisa sul mercato dei veicoli dei motori benzina e diesel; a seguire, sul mercato dei veicoli con alimentazioni a metano e/o GPL con il 38,7% delle imprese con posizionamento medio-elevato.

La collocazione su veicoli con powertrain elettrici ed ibridi riguarda oggi in misura decisa il 35,4% delle imprese, mentre il posizionamento di rilievo sulle fuel cells riguarda il 20,7%.

Dopo la crescita riscontrata in passato, guardando le singole tipologie di motorizzazioni, **si stabilizza la partecipazione della filiera della componentistica a progetti di sviluppo di nuovi powertrain:** guardando al triennio 2020-2022 si conferma il coinvolgimento in progetti per i powertrain ibridi (il 30,0%), mentre per quelli elettrici riguarda il 28,4% delle imprese.

Circa un'impresa su quattro ha preso parte a progetti di riduzione delle emissioni su motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e alleggerimento del peso dei veicoli. Aumenta però, nell'insieme, la quota sia delle imprese che ha aderito ad almeno un progetto di questa tipologia (il 40,1%), sia di quelle che, non avendo partecipato allo sviluppo di nuovi powertrain nel triennio passato, manifesta l'intenzione di farlo nel prossimo futuro.

Quali misure di sostegno alla filiera automotive sono considerate più efficaci?

Il primato spetta agli **interventi diretti alla riduzione dei costi dell'energia** (il 75,3% delle imprese), che permangono di assoluta priorità anche per il futuro (l'84,0%), così come le **policy dirette alla digitalizzazione del sistema imprenditoriale – che raccolgono un'alta valutazione in termini sia di efficacia passata (il 70,2%),** sia di attese (il 76,5%) e ai finanziamenti per le attività di R&S (rispettivamente il 56,8% e il 75,5%).

Il giudizio sull'adeguatezza della misura di sostegno per le vendite di autoveicoli è espresso da oltre la metà delle imprese, ma **per il 66% resta la necessità di incentivi futuri alle immatricolazioni per supportare la domanda.**

Aumenta, infine, rispetto alla scorsa rilevazione la **quota di chi individua la priorità di incentivi per l'installazione di infrastrutture di ricarica per auto elettriche (passata dal 46% al 65%),** persistendo un giudizio modesto sull'efficacia nel recente passato di policy in materia.

#aftermarket

#auto elettriche

#componentistica

#motori endotermici

Lunedì, 11 Dicembre 2023

Powered by TRASPORTALE

Redazione Pubblicità Newsletter Richi

f X y in @

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

ULTIM'ORA VEICOLI LOGISTICA EVENTI CONSTRUCTION LEGGI E NORMATIVE INFRASTRUTTURE ASSOCIAZIONI AFTERMARKET BLOG SOLUTRANS



Home > Associazioni > Italia, cresce l'industria automotive ad ottobre



Italia, cresce l'industria automotive ad ottobre

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



A. TRAPANI 11/12/2023



Mantiene il segno positivo l'indice della fabbricazione di autoveicoli (23,9%), anche grazie all'aumento del 21,8% registrato, secondo i dati preliminari di [ANFIA](#), dalla produzione di autovetture. L'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, invece, prosegue il trend negativo (-7,9% a ottobre).

Fiducia nei lavori del Tavolo Sviluppo Automotive, riunitosi per la prima volta ieri al MIMIT, per riportare la produzione di autoveicoli leggeri ad almeno un milione di unità e per attivare strumenti di sostegno alla transizione della componentistica

Ad ottobre 2023, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra una crescita del 6,7% rispetto ad ottobre 2022, mentre nei primi dieci mesi del 2023 aumenta dell'8,4%.

Guardando ai **singoli comparti produttivi del settore**, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale positiva del 23,9% ad ottobre 2023 e cresce del 21,3% nei primi dieci mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) aumenta dello 0,7% nel mese e del 5,7% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 7,9% ad ottobre e del 2,3% nel periodo gennaio-ottobre 2023.

Secondo i [dati preliminari di ANFIA](#), la produzione domestica delle sole autovetture nei primi dieci mesi dell'anno supera le 463mila unità, crescendo del 21,8% rispetto allo stesso periodo del 2022, anche grazie al forte rialzo registrato nel mese di giugno (+92,1% rispetto a giugno 2022). Nel solo mese di ottobre, invece, la produzione di autovetture cresce del 14,7% rispetto allo stesso mese del 2022.



Il **comparto produttivo automotive** si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione rispetto ai livelli dello scorso anno: ad ottobre 2023, infatti, l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude

a -1,1% rispetto ad ottobre 2022 e risulta in flessione del 2,5% nei primi dieci mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2022.

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra un calo del 5,7% a settembre 2023, ultimo dato disponibile (-6% sul mercato interno e -4,9% sui mercati esteri) e chiude a -0,4% il periodo gennaio-settembre 2023 (-0,9% il mercato interno e +0,5% i mercati esteri).

*"Dopo la ripresa di settembre, anche ad ottobre l'indice della produzione automotive italiana registra un segno positivo (+6,7%) – afferma **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di ANFIA. Nel dettaglio, l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene il trend positivo nel mese (+23,9%), anche grazie all'aumento del 21,8% registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA, dalla produzione di autovetture. Quest'ultima, nel periodo gennaio-ottobre 2023, aumenta del 14,7% rispetto ai primi dieci mesi del 2022, superando le 463.000 unità prodotte. L'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, al contrario, resta in flessione sia nel mese (-7,9%) che nel cumulato (-2,3% a gennaio-ottobre 2023).*

Con l'ingresso nel quarto trimestre dell'anno, prevediamo che la produzione di autovetture in Italia chiuderà il 2023 a circa 560.000 unità (+18% circa rispetto al 2022). Siamo fiduciosi che il Tavolo Sviluppo Automotive con il Mimit, Stellantis, Regioni e sindacati – il cui primo incontro si è svolto ieri mattina – possa rappresentare uno strumento efficace e concreto per raggiungere l'obiettivo comune di riportare la produzione di autoveicoli leggeri nel nostro Paese ad un livello di almeno un milione di unità, oltre ad attivare una serie di strumenti di sostegno alla transizione energetica per la componentistica. ANFIA si impegnerà nel coordinamento della segreteria tecnica dei cinque gruppi di lavoro del Tavolo, dedicati a mercato, R&S, lavoro e competenze, competitività, transizione della componentistica".

A **gennaio-agosto 2023** (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 15,2 miliardi di Euro, mentre l'import vale 23,2 miliardi di euro. La Germania rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,9%, seguita da Stati Uniti (18,8%) e Francia (12,3%).

Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 16,9 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 3,6 miliardi di Euro.

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una variazione positiva del 13,4% a settembre (ultimo dato disponibile), grazie ad una componente interna in aumento del 16,5% e ad una componente estera a +9,3%. Nel periodo gennaio-settembre 2023, il fatturato aumenta del 23,5% (+29,6% il fatturato interno e +15,8% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori prosegue la crescita e presenta una variazione tendenziale positiva del 4% a settembre (+8,1% la componente interna e +0,2% la componente estera). Nei primi nove mesi del 2023 l'indice del fatturato di questo comparto registra un incremento del 10,8%, con una crescita del 12,9% della componente interna e dell'8,8% della componente estera.

TAGS ANFIA