



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 23 al 29 aprile 2024

Torino, 3 maggio 2024

Sommario Rassegna Stampa

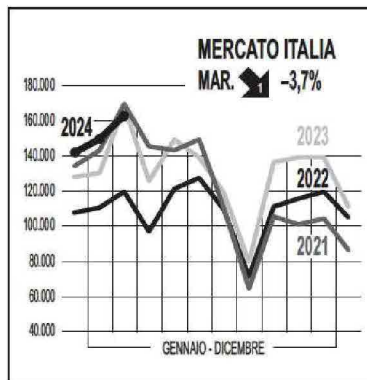
Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
45	Interauto News	01/04/2024	<i>Mercato Italia</i>	2
	Agenparl.eu	23/04/2024	<i>2024.04.23 Comunicato consumi petroliferi marzo 2024</i>	5
17	Il Sole 24 Ore	23/04/2024	<i>In solidarieta' gli operai della 500 elettrica a Mirafiori (F.Greco)</i>	9
	Ilsole24ore.com	23/04/2024	<i>La transizione elettrica in Italia? A rischio 40mila posti di lavoro al 2030 - Il Sole 24 ORE</i>	10
	Borsaitaliana.it	23/04/2024	<i>Automotive: AlixPartners, obiettivo tavoli Mimit identificare strategia nazionale sviluppo</i>	13
	Milanofinanza.it	23/04/2024	<i>Auto, nel 2024 mercato verso volumi pre-Covid ma domanda stagnante. E in Italia la componentistica r</i>	14
	Teleborsa.it	24/04/2024	<i>Auto elettriche, in Italia ancora poche quelle in strada: solo lo 0,5% del parco circolante</i>	18
9	MF - Milano Finanza	24/04/2024	<i>Trasporti piu' sostenibili con elettrico e idrogeno (G.Marzetti)</i>	19
	Repubblica.it	24/04/2024	<i>Auto elettriche, in Italia ancora poche quelle in strada: solo lo 0,5% del parco circolante</i>	20
	Lastampa.it	24/04/2024	<i>Auto elettriche, in Italia ancora poche quelle in strada: solo lo 0,5% del parco circolante</i>	22
	Ilsole24ore.com	24/04/2024	<i>Auto elettrica, frena la crescita in Europa: stime riviste al ribasso</i>	24
	IlsecoloXIX.it	24/04/2024	<i>Auto elettriche, in Italia ancora poche quelle in strada: solo lo 0,5% del parco circolante</i>	27
	Borsaitaliana.it	24/04/2024	<i>Auto elettriche, in Italia ancora poche quelle in strada: solo lo 0,5% del parco circolante</i>	28
	Partsweb.it	24/04/2024	<i>Mercato globale dell'auto 2024: ultimi aggiornamenti</i>	29
18+19	Il Sole 24 Ore	25/04/2024	<i>Rapporti - Export al nuovo record ma sul 2024 pesa la frenata tedesca (L.Orlando)</i>	33
	Geagency.it	26/04/2024	<i>INFOGRAFICA INTERATTIVA Auto, e' la Norvegia la nazione piu' 'full electric' del mondo</i>	35
1+VI	Il Foglio	26/04/2024	<i>Errore di governo /2 (M.Marchesano)</i>	38
	Autotecnica.org	26/04/2024	<i>Vetture elettriche e Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?</i>	40
	Inforicambi.it	26/04/2024	<i>Auto elettriche e aftermarket: il report di ANFIA</i>	58
	Motorionline.com	26/04/2024	<i>Auto elettriche e aftermarket, cosa aspettarsi in futuro? Il report di ANFIA</i>	61
26	QN- Giorno/Carlino/Nazione	28/04/2024	<i>Al via il Motor Valley Fest Il mondo dell'automotive apre le porte ai giovani talenti Mostre (M.Mastromarino)</i>	64
	Geagency.it	29/04/2024	<i>Auto, azioni Tesla aprono a Wall Street a +12% dopo che Cina ha tolto restrizioni</i>	66
29	Il Giornale	29/04/2024	<i>Riecco Motor Valley Fest fra tradizione e passione (T.Giacomelli)</i>	69
8	Elettronica AV	29/04/2024	<i>Lavori in corso nell'industria dell'auto</i>	72

MERCATO ITALIA

Dopo 19 mesi marzo porta il segno meno: -3,7%
Breve Termine e Km0 gli unici canali in positivo

Dopo 19 mesi di crescita, marzo porta il segno meno. Secondo i dati comunicati da Unrae, nel mese sono state immatricolate 162.083 autovetture per una flessione del 3,7% tendenziale. Un risultato certamente influenzato dalle due giornate lavorative in meno rispetto a un anno fa, ma che ancora una volta deve fare i conti con due impedimenti. Da un lato l'annoso clima di incertezza che frena la propensione all'acquisto da parte dei Privati, il cui consuntivo mensile ha portato un calo del 5,5%, e dall'altro la disastrosa attesa per gli incentivi 2024, annunciati a gennaio, ma per i quali ancora nessuno conosce la data effettiva di entrata in vigore. A questo bisogna aggiungere anche il sostanzioso contributo delle autoimmatricolazioni. Nel mese, lo stock di km0 è cresciuto di 19mila unità, con un incremento del 26% e una quota che sfiora l'11%. Nell'analisi per canale fa di meglio solo il Noleggio Breve Termine con volumi analoghi, ma con un progresso del 65,7%. A proposito

di Noleggio, sempre in acque tormentate il Lungo Termine, titolare a marzo di un ulteriore crollo del 27%, evidente sintomo del ritardo oltre la soglia dell'imbarazzo degli incentivi. In rosso anche le Società: quota sostanzialmente stabile, ma calo del 7,6%. Quanto alle alimentazioni, la benzina migliora del 6,4%, il diesel perde una ulteriore parte di sé, rinunciando al 28% dei volumi e a 5 punti di quota. Bene le ibride: +8,9%, male le plug-in: -22,6%. Per l'elettrico sarebbe meglio stendere una cortina pietosa, ma la cronaca impone di scrivere -34,5% in volumi e -2,5 punti di quota a marzo; nel trimestre il calo è del 18,5% con la penetrazione che scende al di sotto del 3%. Anche in questo caso, oltre a tutto il resto, l'attesa degli incentivi, cioè del sostegno alla transizione ecologica, mortifica il mercato. Il primo trimestre va in archivio con 451mila nuove autovetture immatricolate per un incremento del 5,7%, nel bimestre era stato dell'11,7%.



MARZO 2024, CHI SALE E CHI SCENDE

Marche	Quota %	Diff. %
Sportequipe	0,04	-
BYD	0,04	-
Lotus	0,02	433,33
Lamborghini	0,04	110,71
Altre	0,07	81,97
MG	2,45	66,90
Volvo	1,51	55,07
Lexus	0,27	52,23
Aston Martin	0,01	50,00
Mitsubishi	0,27	48,29
SsangYong	0,03	36,67
Porsche	0,65	33,29
Toyota	7,99	31,22
Evo	0,29	20,51
Honda	0,47	20,41
Mercedes	3,72	16,28
Skoda	2,27	14,33
Volkswagen	8,24	14,01
EMC	0,05	7,59
BMW	3,99	5,55
Dacia	5,26	5,43
Land Rover	0,48	5,11
Renault	4,74	4,91
Jaguar	0,08	4,58
Nissan	3,23	0,21
Fiat	10,50	-2,12
Suzuki	2,09	-3,45
Totale mercato	100,00	-3,71
Lancia	2,99	-4,23
Kia	2,78	-5,60
Citroën	4,23	-5,82
Hyundai	2,87	-5,96
Ferrari	0,05	-7,32
Audi	3,86	-9,03
Alfa Romeo	1,67	-9,70
Cupra	1,01	-10,71
DS	0,45	-11,47
Jeep	4,36	-11,74
Mazda	0,88	-11,76
Peugeot	5,16	-21,09
Ford	4,59	-24,15
smart	0,26	-25,27
Maserati	0,22	-25,59
Seat	0,64	-31,70
Opel	2,89	-32,14
Mini	0,82	-35,52
Mahindra	0,02	-39,53
Tesla	0,90	-49,67
Subaru	0,09	-62,03
Lynk & Co	0,08	-74,95
DR	0,40	-78,69
Polestar	0,02	-81,02

IMMATRICOLAZIONI 2024, 2023 E 2022 A CONFRONTO

	Immatricol. 2024	Immatricol. 2023	Immatricol. 2022	Diff. unità 2024 su '23	Diff. % 2024 su '23	Diff. unità 2024 su '22	Diff. % 2024 su '22
Gennaio	142.008	128.328	107.853	13.680	10,66	34.155	31,67
Febbraio	147.170	130.405	110.918	16.765	12,86	36.252	32,68
Marzo	162.083	168.324	119.548	-6.241	-3,71	42.535	35,58
1° trimestre	451.261	427.057	338.319	24.204	5,67	112.942	33,38
Aprile		125.884	97.365				
Maggio		149.482	121.349				
Giugno		139.150	127.232				
2° trimestre		414.516	345.946				
1° semestre		841.573	684.265				
Luglio		119.247	109.611				
Agosto		79.787	71.211				
Settembre		136.315	110.998				
3° trimestre		335.349	291.820				
Primi 9 mesi		1.176.922	976.085				
Ottobre		139.075	115.852				
Novembre		139.317	119.871				
Dicembre		111.136	104.965				
4° trimestre		389.528	340.688				
2° semestre		724.877	632.508				
Totale anno		1.566.450	1.316.773				
1° consolidato		1.566.448	1.316.702				
Cumulato	451.261	427.057	338.319	24.204	5,67	112.942	33,38

Fonte: Elaborazione InterAutoNews su dati Anfia

EMISSIONI DI CO2 (G/KM) - MEDIA PONDERATA SU IMMATRICOLATO MERCATO ITALIA

	3 mesi 2024	3 mesi 2023	Diff. %	Mar. 2024	Mar. 2023	Diff. %
Media ponderata	121,1	119,9	1,0	120,3	119,5	0,7

Fonte: Elaborazioni Unrae al 31/03/2024

Elaborazione InterAutoNews (dati Min. Infrastrutture)

MERCATO ITALIA

IL MERCATO ITALIANO RESO NOTO DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - Fonte: Unrae - Dati al 31/03/2024

Marche	3 mesi 2024	Quota %	3 mesi 2023	Quota %	Diff. %	Mar. 2024	Quota %	Mar. 2023	Quota %	Diff. %
Fiat	50.512	11,19	50.622	11,85	-0,22	17.012	10,50	17.381	10,33	-2,12
Toyota	33.950	7,52	27.725	6,49	22,45	12.945	7,99	9.865	5,86	31,22
Volkswagen	32.598	7,22	34.098	7,98	-4,40	13.352	8,24	11.711	6,96	14,01
Dacia	27.811	6,16	24.557	5,75	13,25	8.520	5,26	8.081	4,80	5,43
Peugeot	24.350	5,40	22.262	5,21	9,38	8.358	5,16	10.592	6,29	-21,09
Renault	20.940	4,64	21.074	4,93	-0,64	7.685	4,74	7.325	4,35	4,91
Jeep	20.839	4,62	20.818	4,87	0,10	7.061	4,36	8.000	4,75	-11,74
Ford	20.107	4,46	23.700	5,55	-15,16	7.433	4,59	9.799	5,82	-24,15
Citroën	19.850	4,40	16.543	3,87	19,99	6.856	4,23	7.280	4,32	-5,82
Audi	19.171	4,25	17.044	3,99	12,48	6.249	3,86	6.869	4,08	-9,03
BMW	18.769	4,16	14.992	3,51	25,19	6.468	3,99	6.128	3,64	5,55
Hyundai	13.751	3,05	12.566	2,94	9,43	4.657	2,87	4.952	2,94	-5,96
Opel	13.650	3,02	14.111	3,30	-3,27	4.690	2,89	6.911	4,11	-32,14
Lancia	12.923	2,86	11.098	2,60	16,44	4.845	2,99	5.059	3,01	-4,23
Nissan	12.910	2,86	11.086	2,60	16,45	5.240	3,23	5.229	3,11	0,21
Mercedes	12.444	2,76	13.685	3,20	-9,07	6.027	3,72	5.183	3,08	16,28
Kia	12.187	2,70	12.504	2,93	-2,54	4.501	2,78	4.768	2,83	-5,60
Suzuki	10.925	2,42	8.377	1,96	30,42	3.387	2,09	3.508	2,08	-3,45
MG	9.927	2,20	4.799	1,12	106,86	3.969	2,45	2.378	1,41	66,90
Skoda	9.741	2,16	8.447	1,98	15,32	3.677	2,27	3.216	1,91	14,33
Alfa Romeo	6.524	1,45	6.534	1,53	-0,15	2.701	1,67	2.991	1,78	-9,70
Volvo	5.813	1,29	4.378	1,03	32,78	2.447	1,51	1.578	0,94	55,07
Cupra	4.490	0,99	3.788	0,89	18,53	1.643	1,01	1.840	1,09	-10,71
Mazda	4.304	0,95	5.076	1,19	-15,21	1.426	0,88	1.616	0,96	-11,76
DR	4.064	0,90	6.930	1,62	-41,36	649	0,40	3.045	1,81	-78,69
Seat	3.901	0,86	3.451	0,81	13,04	1.034	0,64	1.514	0,90	-31,70
Mini	3.723	0,83	5.445	1,28	-31,63	1.334	0,82	2.069	1,23	-35,52
Tesla	3.720	0,82	4.550	1,07	-18,24	1.465	0,90	2.911	1,73	-49,67
Porsche	2.608	0,58	2.098	0,49	24,31	1.049	0,65	787	0,47	33,29
Land Rover	2.560	0,57	2.504	0,59	2,24	781	0,48	743	0,44	5,11
Honda	2.080	0,46	1.590	0,37	30,82	761	0,47	632	0,38	20,41
DS	1.682	0,37	2.050	0,48	-17,95	733	0,45	828	0,49	-11,47
Evo	1.581	0,35	1.176	0,28	34,44	476	0,29	395	0,23	20,51
Lexus	1.248	0,28	696	0,16	79,31	443	0,27	291	0,17	52,23
smart	881	0,20	1.333	0,31	-33,91	414	0,26	554	0,33	-25,27
Maserati	802	0,18	1.051	0,25	-23,69	349	0,22	469	0,28	-25,59
Mitsubishi	759	0,17	529	0,12	43,48	433	0,27	292	0,17	48,29
Sportequipe	505	0,11	4	0,00	-	57	0,04	1	0,00	-
Subaru	403	0,09	755	0,18	-46,62	150	0,09	395	0,23	-62,03
Jaguar	393	0,09	345	0,08	13,91	137	0,08	131	0,08	4,58
EMC	312	0,07	223	0,05	39,91	85	0,05	79	0,05	7,59
Lynk & Co	279	0,06	1.441	0,34	-80,64	134	0,08	535	0,32	-74,95
Ferrari	225	0,05	202	0,05	11,39	76	0,05	82	0,05	-7,32
BYD	158	0,04	0	0,00	-	70	0,04	0	0,00	-
Lamborghini	131	0,03	104	0,02	25,96	59	0,04	28	0,02	110,71
SsangYong	130	0,03	110	0,03	18,18	41	0,03	30	0,02	36,67
Mahindra	83	0,02	118	0,03	-29,66	26	0,02	43	0,03	-39,53
Lotus	82	0,02	24	0,01	241,67	32	0,02	6	0,00	433,33
Polestar	37	0,01	248	0,06	-85,08	26	0,02	137	0,08	-81,02
Aston Martin	30	0,01	27	0,01	11,11	9	0,01	6	0,00	50,00
Altre	398	0,09	169	0,04	135,50	111	0,07	61	0,04	81,97
Totale mercato	451.261	100,00	427.057	100,00	5,67	162.083	100,00	168.324	100,00	-3,71

ITALIA - MERCATO AUTOVETTURE PER GRUPPI - Fonte: Unrae - Dati al 31/03/2024

Marche	3 mesi 2024	Quota %	3 mesi 2023	Quota %	Diff. %	Mar. 2024	Quota %	Mar. 2023	Quota %	Diff. %
Gruppo Stellantis	151.132	33,49	145.089	33,97	4,17	52.605	32,46	59.511	35,36	-11,60
Gruppo Volkswagen	70.032	15,52	66.932	15,67	4,63	26.014	16,05	25.178	14,96	3,32
Gruppo Renault	48.751	10,80	45.631	10,68	6,84	16.205	10,00	15.406	9,15	5,19
Gruppo Toyota	35.198	7,80	28.421	6,66	23,85	13.388	8,26	10.156	6,03	31,82
Gruppo Hyundai Kia	25.938	5,75	25.070	5,87	3,46	9.158	5,65	9.720	5,77	-5,78
Gruppo BMW	22.492	4,98	20.437	4,79	10,06	7.802	4,81	8.197	4,87	-4,82
Gruppo Ford	20.107	4,46	23.700	5,55	-15,16	7.433	4,59	9.799	5,82	-24,15
Gruppo Daimler	13.325	2,95	15.018	3,52	-11,27	6.441	3,97	5.737	3,41	12,27
Gruppo Nissan	12.910	2,86	11.086	2,60	16,45	5.240	3,23	5.229	3,11	0,21
Gruppo DR	6.150	1,36	8.110	1,90	-24,17	1.182	0,73	3.441	2,04	-65,65
Gruppo JLR	2.953	0,65	2.849	0,67	3,65	918	0,57	874	0,52	5,03
Altre marche	42.273	9,37	34.714	8,13	21,78	15.697	9,68	15.076	8,96	4,12
Totale mercato	451.261	100,00	427.057	100,00	5,67	162.083	100,00	168.324	100,00	-3,71

MERCATO ITALIA

VENDITE PER GIORNO LAVORATIVO

	2024	2024	2023	2022	2022	2021	2021	2020	2020	2019	2019	2018	2018	
	Giorni	Vendite	Giorni	Vendite	Giorni	Vendite	Giorni	Vendite	Giorni	Vendite	Giorni	Vendite	Giorni	Vendite
Gennaio	22	6.455	21	6.111	20	5.393	19	7.063	21	7.422	22	7.512	22	8.106
Febbraio	21	7.004	20	6.520	20	5.546	20	7.158	20	8.156	20	8.925	20	9.111
Marzo	21	7.752	23	7.318	23	5.198	23	7.386	22	1.292	21	9.252	22	9.739
Aprile	20		18	6.994	19	5.124	21	6.916	21	205	20	8.746	19	9.047
Maggio	22		22	6.795	22	5.516	21	6.806	20	4.992	22	8.995	22	9.077
Giugno	20		21	6.626	21	6.059	21	7.127	21	6.319	20	8.616	21	8.346
Luglio	23		21	5.678	21	5.220	22	5.023	23	5.946	23	6.667	22	6.952
Agosto (gg-10)	11		12	6.649	12	5.934	12	5.397	11	8.088	11	8.108	12	7.649
Settembre	21		21	6.491	22	5.045	22	4.787	22	7.107	21	6.787	20	6.268
Ottobre	23		22	6.322	21	5.517	21	4.814	22	7.145	23	6.837	23	6.393
Novembre	20		21	6.634	21	5.708	21	4.977	21	6.601	20	7.550	21	7.018
Dicembre	20		18	6.174	20	5.248	22	3.942	21	5.696	20	7.022	19	6.554
Media annua	20	7.071	20	6.526	20	5.459	20	5.950	20	5.747	20	7.918	20	7.855
Media periodo	21	7.071	21	6.650	21	5.379	21	7.202	21	5.623	21	8.563	21	8.985

LA STRUTTURA DEL MERCATO ITALIANO PER USO - Fonte: Unrae - Dati al 31/03/2024

Uso	3 mesi 2024	Quota %	3 mesi 2023	Quota %	Diff. %	Mar. 2024	Quota %	Mar. 2023	Quota %	Diff. %
PRIVATI	254.798	55,71	238.088	55,03	7,02	81.531	49,70	86.233	50,65	-5,45
AUTOIMM.	43.962	9,61	38.200	8,83	15,08	18.894	11,52	14.993	8,81	26,02
Uso privato	41.425	9,06	35.911	8,30	15,35	17.499	10,67	14.122	8,29	23,91
Uso noleggio	2.537	0,55	2.289	0,53	10,83	1.395	0,85	871	0,51	60,16
NOLEGGIO	133.415	29,17	131.607	30,42	1,37	54.853	33,44	59.550	34,98	-7,89
Lungo termine	95.210	20,82	111.746	25,83	-14,80	34.461	21,01	47.241	27,75	-27,05
- Top (1)	48.850	10,68	55.536	12,84	-12,04	15.307	9,33	23.072	13,55	-33,66
- Captive (2)	35.170	7,69	43.214	9,99	-18,61	15.715	9,58	17.461	10,26	-10,00
- Altre	11.190	2,45	12.996	3,00	-13,90	3.439	2,10	6.708	3,94	-48,73
Breve termine	38.205	8,35	19.861	4,59	92,36	20.392	12,43	12.309	7,23	65,67
- Top (1)	28.198	6,17	13.797	3,19	104,38	14.058	8,57	9.195	5,40	52,89
- Altre*	10.007	2,19	6.064	1,40	65,02	6.334	3,86	3.114	1,83	103,40
SOCIETA'	25.166	5,50	24.778	5,73	1,57	8.763	5,34	9.487	5,57	-7,63
Totale	457.341	100,00	432.673	100,00	5,70	164.041	100,00	170.263	100,00	-3,65
di cui persone giuridiche	202.543	44,29	194.585	44,97	4,09	82.510	50,30	84.030	49,35	-1,81
di cui noleggio	135.952	29,73	133.896	30,95	1,54	56.248	34,29	60.421	35,49	-6,91

(1) Top = principali società di noleggio a breve e lungo termine; (2) Captive = società di diretta emanazione delle Case auto; (3) Newcomers = società di noleggio che iniziano ad avere volumi rilevanti in parco; (*) autoimmatricolazioni uso noleggio effettuate da Concessionari e Case auto

IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE PER REGIONI E AREE

Regione-Area	3 m. 2024	Q. %	3 m. 2023	Q. %	Diff. %	Mar. '24	Mar. '23	Diff. %
Valle d'Aosta	1.186	0,26	28.546	6,69	-95,85	418	13.262	-96,85
Piemonte	48.069	10,66	29.295	6,86	64,09	16.290	11.171	45,82
Lombardia	68.289	15,14	66.055	15,48	3,38	23.719	24.572	-3,47
Liguria	7.607	1,69	7.632	1,79	-0,33	2.557	2.843	-10,06
Italia Nord-Ovest	125.151	27,75	131.528	30,82	-4,85	42.984	51.848	-17,10
Friuli	6.351	1,41	6.163	1,44	3,05	2.186	2.290	-4,54
Trentino Alto Adige	81.557	18,08	61.108	14,32	33,46	37.600	29.851	25,96
Veneto	28.499	6,32	28.319	6,64	0,64	9.766	10.742	-9,09
Emilia Romagna	38.687	8,58	36.096	8,46	7,18	12.691	13.923	-8,85
Italia Nord-Est	155.094	34,39	131.686	30,86	17,78	62.243	56.806	9,57
Toscana	49.764	11,03	45.898	10,75	8,42	15.966	17.124	-6,76
Umbria	4.932	1,09	4.532	1,06	8,83	1.627	1.592	2,20
Marche	7.799	1,73	7.265	1,70	7,35	2.585	2.601	-0,62
Lazio	41.413	9,18	42.914	10,06	-3,50	14.653	16.394	-10,62
Italia Centro	103.908	23,04	100.609	23,57	3,28	34.831	37.711	-7,64
Abruzzi	6.386	1,42	5.466	1,28	16,83	2.130	1.888	12,82
Basilicata	1.939	0,43	1.794	0,42	8,08	634	613	3,43
Campania	17.480	3,88	16.460	3,86	6,20	5.730	5.709	0,37
Molise	1.583	0,35	2.061	0,48	-23,19	292	290	0,69
Puglia	11.452	2,54	11.218	2,63	2,09	3.818	4.013	-4,86
Calabria	6.484	1,44	5.918	1,39	9,56	2.148	1.960	9,59
Sicilia	16.104	3,57	14.832	3,48	8,58	5.377	5.392	-0,28
Sardegna	5.395	1,20	5.195	1,22	3,85	1.792	1.951	-8,15
Italia Sud-Isole	66.823	14,82	62.944	14,75	6,16	21.921	21.816	0,48
Totale	450.976	100,00	426.767	100,00	5,67	161.979	168.181	-3,69

Fonte: Elaborazioni InterAutoNews su dati Anfia

TOP 5 MESI DI MARZO

Marzo 2003	272.152
Marzo 2007	261.371
Marzo 2000	260.472
Marzo 2010	259.115
Marzo 2006	252.901

TOP 5 MESI DI APRILE

Aprile 1992	257.891
Aprile 1998	229.356
Aprile 1997	228.872
Aprile 1999	222.205
Aprile 2001	221.144

BOTTOM 5 MESI DI MARZO - DAL 1980

Marzo 2020	28.415
Marzo 2022	119.548
Marzo 2013	132.753
Marzo 2012	138.816
Marzo 2014	140.189

BOTTOM 5 MESI DI APRILE - DAL 1980

Aprile 2020	4.295
Aprile 2022	97.365
Aprile 2013	116.838
Aprile 2014	119.850
Aprile 2023	125.884

TRENDING Deputy Secretary Campbell... NATO Deputy Secretary G...



mercoledì 24 Aprile 2024



Homepage Editoriali Agenparl International Mondo Politica Economia Regioni Università Cultura Futuro Sport & Motori



Home » 2024.04.23 – Comunicato consumi petroliferi marzo 2024

2024.04.23 – Comunicato consumi petroliferi marzo 2024

By [User] -23 Aprile 2024 Nessun commento 9 Mins Read



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



(AGENPARL) - Roma, 23 Aprile 2024

(AGENPARL) – mar 23 aprile 2024 23 APRILE 2024

“L'EFFETTO CALENDARIO” DI MARZO RALLENTA I CONSUMI DI GASOLIO, MENTRE LA BENZINA TIENE E SUPERA DEL 14% I VOLUMI PRE-PANDEMICI POSITIVO IL JET FUEL (+11,6%)

DOPO MESI, PRIMA FRENATA PER BITUMI E LUBRIFICANTI

PREZZI DEI CARBURANTI RISENTONO DELLE TENSIONI INTERNAZIONALI

A marzo i consumi petroliferi italiani complessivamente sono diminuiti del 4,9% (-241.000 tonnellate)

rispetto allo stesso mese del 2023, per effetti di calendario (due giorni lavorativi in meno rispetto a marzo 2023) con le festività pasquali che hanno solo parzialmente attenuato il calo. Scendono del 3,8% le vendite totali al mercato (-165.000 tonnellate), ossia al netto dei consumi totali connessi alle

attività di raffinazione, riflettendo un rallentamento delle attività manifatturiere che ha particolarmente impattato sui volumi di gasolio (-88.000 tonnellate), meno sul Gpl (-8.000 tonnellate) e quasi per nulla sulla benzina (-2.000 tonnellate). Positivi i trasporti aerei (+11,6%), sostenuti dai flussi turistici. Rispetto al periodo pre-pandemico, la benzina evidenzia comunque un progresso di quasi il 14%, mentre il gasolio un calo del 2,5%.

Dopo una lunga serie di mesi con volumi in crescita, scendono i consumi sia del bitume che dei lubrificanti; la carica petrolchimica è appena negativa.

Quanto alla dinamica dei prezzi al consumo, in media la benzina a marzo è stata pari a 1,858 euro/litro, circa 2 centesimi in più rispetto al mese precedente, mentre il gasolio a 1,801, invariato rispetto a febbraio. I prezzi risentono delle tensioni geopolitiche internazionali che hanno spinto il Brent a fine marzo vicino agli 88 dollari (rispetto ad una media mensile di circa 85), trainando inevitabilmente anche i prodotti raffinati, in particolare la benzina. A livello di prezzo industriale (al netto delle tasse), sia la benzina che il gasolio sono risultati comunque inferiori di circa 3 centesimi rispetto alla media dell'area euro.

Nel primo trimestre 2024, in base ai primi dati provvisori, i consumi totali sono praticamente stabili (-0,1%) rispetto allo stesso periodo 2023, nonostante l'azzeramento dei consumi di olio combustibile

per la termoelettrica, che ha pesato sul totale per ben 268 mila tonnellate. Hanno contribuito a tenere alti i consumi la mobilità stradale e il ritorno ai livelli storici del trasporto aereo, che insieme hanno superato di oltre 360.000 tonnellate i volumi dello stesso periodo dell'anno precedente. In particolare, crescono i carburanti autotrazione, con la benzina a 1,9 milioni di tonnellate (+5,3%) e il gasolio motori a circa 5,7 milioni (+1,8%). Complessivamente, nel primo trimestre dell'anno benzina+gasolio presentano volumi superiori dell'1,5% rispetto al periodo pre-pandemico.

A seguire il dettaglio dei consumi petroliferi nel mese di marzo e nel primo trimestre 2024.

Ufficio Comunicazione e stampa

MARZO 2024

- A marzo il totale delle vendite destinate al mercato, ossia al netto dei consumi legati alle attività di raffinazione, ha mostrato un decremento rispetto a marzo 2023 (-3,8% pari a 165.000 tonnellate in meno), quale risultato di dinamiche contrapposte fra i diversi prodotti: la crescita dei prodotti destinati alla mobilità aerea, è stata infatti più che controbilanciata dai cali in quelli della mobilità stradale e navale, nonché dai prodotti usati per il riscaldamento civile e per le attività agricole.

- Complessivamente i consumi petroliferi italiani, con due giorni lavorativi in meno rispetto allo stesso mese dello scorso anno, sono stati pari a 4,7 milioni di tonnellate, in calo del 4,9% (-241.000 tonnellate). A tale risultato si è giunti per l'azzeramento totale dell'olio combustibile per la termoelettrica, pari a 69.000 tonnellate in meno, per la conclusione della fase di emergenza legata al gas, e per il calo dei volumi complessivi di gasoli (-123.000 tonnellate, -5,4%).

I consumi di carburanti autotrazione (benzina+gasolio) sono stati pari a circa 2,63 milioni di tonnellate, di cui 0,67 milioni di benzina e 1,96 milioni di gasolio, con un decremento del 3,3% rispetto allo stesso mese del 2023 (-90.000 tonnellate). Entrambi hanno pagato i due giorni lavorativi in meno.

Livello comunque superiore rispetto al livello pre-pandemico con un

incremento dell'1,2%, pari a 32.000 tonnellate in più.

• In riferimento ai prezzi dei carburanti, a marzo hanno risentito degli effetti delle tensioni internazionali che, hanno spinto in alto i prezzi del barile, trainando soprattutto quelli della benzina, che sui mercati internazionali ha iniziato a riflettere un crollo di disponibilità. Mediamente la benzina si è attestata a 1,858 €/litro, 2 centesimi in più rispetto a febbraio, mentre il gasolio a 1,803, sostanzialmente invariato.

Ufficio Comunicazione e stampa

• Passando agli andamenti dei singoli prodotti:

la benzina totale ha mostrato un leggero decremento (-0,3%, -2.000 tonnellate) rispetto a marzo 2023, con andamento analogo per quella venduta sulla rete;

ben più ampio il calo del gasolio autotrazione, che con 88.000 tonnellate in meno, ha rilevato un -4,3% rispetto a marzo 2023. Il canale rete è stato in maggiore sofferenza (-5,1%) rispetto alla tendenza del canale extrarete (-2,5%). Tali risultati risentono di due giorni lavorativi in meno e del

rallentamento delle attività commerciali e manifatturiere, nonché della progressiva penetrazione delle auto ibride alimentate perlopiù a benzina.

• Prosegue l'incremento dei volumi di carburante per aerei (jet fuel), che rispetto a marzo 2023 ha rilevato una crescita dell'11,6% (+35.000 tonnellate), trainata soprattutto dai flussi turistici. Si noti, tuttavia, un minore slancio di tali volumi, che, con 4.000 tonnellate in meno, torna ad allontanarsi dal livello del 2019 (-1,2%).

• Fra i prodotti per la mobilità, in tendenza negativa anche il gpl autotrazione (-6%) e i bunker (-10,3%). Questi ultimi, in particolare, si ritiene possano iniziare a risentire delle deviazioni dei flussi internazionali di merci dal Canale di Suez al Capo di Buona Speranza per evitare gli attacchi degli Houthi, il che penalizza i porti italiani, favorendo quelli africani e spagnoli.

Dopo nove mesi di ininterrotta crescita virano in negativo sia i bitumi (-11,2%) che i lubrificanti (-12,3%). Per questi ultimi, gli usi motore (-12,1%) hanno avuto un andamento omogeneo rispetto a quelli industriali (-12,4%).

Le temperature medie più miti registrate nel mese non sembrano aver avuto particolari effetti sul il gpl uso combustione risultato positivo (+2%), mentre il gasolio per uso riscaldamento è sceso del 2,1%.

Ufficio Comunicazione e stampa

In calo anche i consumi per la produzione di energia elettrica (-13%) e per la carica petrolchimica netta (-0,8%), che interrompe la fase di moderato recupero iniziata nell'ottobre scorso, senza tuttavia ripetere i pesanti cali a due cifre registrati nel corso del 2023.

Nel mese di marzo, secondo i dati ANFIA, le nuove immatricolazioni di autovetture mostrano una decrescita del 3,7% rispetto a marzo 2023. In aumento le immatricolazioni delle auto a benzina, leggermente negative quelle a gpl e in netto calo quelle a gasolio. Tra le alimentazioni "tradizionali" pare oramai invertita, dopo molti mesi, la tendenza negativa delle immatricolazioni a metano che per il secondo mese di fila torna a mostrare un incremento (+36,4% rispetto a marzo 2023), pur restando su valori assoluti ancora marginali. Le immatricolazioni che nel mese hanno avuto il calo maggiore in assoluto sono quelle delle elettriche BEV (-34,5% rispetto a marzo 2023).

Complessivamente, a marzo 2024 le nuove vetture immatricolate ad alimentazione "tradizionale" (54,3%) ed ibride HEV (39%) raggiungono un peso del 93,3% in leggero decremento rispetto al 93,9% di marzo 2023.

PRIMO TRIMESTRE 2024

Nel primo trimestre 2024 i consumi petroliferi sono ammontati a circa 13,6 milioni di tonnellate, con un decremento dello 0,1% (-11.000 tonnellate) rispetto allo stesso periodo 2023.

Le vendite di carburanti autotrazione (benzina+gasolio) sono risultate pari a 7,6 milioni di tonnellate (+2,7%, +197.000 tonnellate), superiori dell'1,5% (+115.000 tonnellate) rispetto al livello pre-pandemico.

In particolare, rispetto al primo trimestre 2023:

Ufficio Comunicazione e stampa

la benzina totale ha mostrato un incremento del 5,3% (+97.000 tonnellate), con una crescita quasi analoga della benzina venduta sulla rete (+5,2%);

il gasolio autotrazione ha evidenziato un aumento dell'1,8% (+100.000 tonnellate), con un andamento invece negativo per il gasolio venduto sulla

rete (-1%), sostanzialmente sostenuto dai volumi del canale extra-rete (+5,9%, pari a 151.000 tonnellate), che riflettono il deciso recupero della mobilità dei veicoli pesanti. In base ai dati Anas, la flessione del 4% a marzo ha solo attenuato le dinamiche molto positive dei primi 2 mesi dell'anno (rispettivamente del +7% e +4% rispetto del 2023).

Si confermano in questo modo le diverse tendenze dei due prodotti, con la benzina che mostra dinamiche decisamente più positive rispetto al gasolio per fattori ormai strutturali per il trasporto passeggeri, come il costante passaggio dal gasolio alla benzina da parte degli automobilisti, e altri contingenti, come il contesto delle dinamiche economiche che in questo primo trimestre ha mostrato segnali di vivacità, soprattutto nel settore dei servizi, con segnali prevalentemente positivi (bassa inflazione, fiducia delle famiglie in aumento, tenuta delle attività industriali).

Il carboturbo continua il suo recupero verso i livelli pre-pandemia, con un aumento del 19,3% rispetto allo stesso periodo 2023. Rispetto al livello record del 2019 mancano solo 17.000 tonnellate.

Nel primo trimestre 2024, i consumi di raffineria crescono del 3,8% per effetto di un aumento delle lavorazioni, mentre quelli per la produzione di energia elettrica e termica sono risultati invariati dopo un trimestre altalenante.

Resta invece negativa la carica petrolchimica netta (-6,3%), tutti gli altri usi del gasolio (riscaldamento, agricolo e marina) così come il bitume (-0,3%) ed i bunker (-1,1%).

Nei primi tre mesi 2024 le immatricolazioni di autovetture nuove hanno evidenziato una crescita del 5,7% rispetto allo stesso periodo 2023. Le autovetture a benzina hanno rappresentato il 31% del totale (era il 27,1% nel Ufficio Comunicazione e stampa 2023), quelle a gasolio il 15,2% (era il 19,6% nel 2023), mentre le ibride HEV si sono attestate al 38,3% (era il 35,8% nel 2023).

Quanto alle altre alimentazioni, nel periodo considerato il peso delle auto a gpl è stato del 9,2%, a metano dello 0,2%, quello delle elettriche ricaricabili del 6,1% (in forte calo rispetto al 2023), di cui 3,2% PHEV/Plug-in e 2,9 % BEV.

Ufficio Comunicazione e stampa

Ufficio Comunicazione e stampa

SHARE.



RELATED POSTS

ECONOMIA

Eni: accordo per l'aggregazione con Ithaca Energy della quasi totalità degli asset di Esplorazione e Produzione in UK, e conseguente creazione di un gruppo leader nella produzione e crescita nello UK Continental Shelf

In solidarietà gli operai della 500 elettrica a Mirafiori

Auto

Coinvolti 1.174 dipendenti del sito Stellantis. Durerà da oggi al 4 agosto

La solidarietà riguarda già i 968 lavoratori delle linee Maserati

Filomena Greco

TORINO

Dopo la Maserati tocca all'area produttiva della Fiat 500 bev a Mirafiori tirare i remi in barca e passare dalla cassa integrazione ai contratti di solidarietà per 1.200 addetti, da qui all'inizio del mese di agosto, con riduzioni delle ore di lavoro fino all'80%. La firma dell'accordo è arrivata ieri mattina. Per i sindacati si tratta di una scelta necessaria per tutelare i posti di lavoro, ma allo stesso di un passaggio molto amaro, che arriva dopo l'incontro con il ceo Carlos Tavares e dopo la mobilitazione di Torino del 12 aprile scorso a sostegno del rilancio di Mirafiori. Per Governo e istituzioni si tratta dell'ennesima conferma del fatto che la crisi di Mirafiori è strutturale e che, per il polo storico di Stellantis in Italia, servono soluzioni industriali.

«Bisogna fermare questo calva-

rio» dice Edi Lazzi, segretario generale Fiom-Cgil di Torino. «Abbiamo firmato esclusivamente per garantire il sostegno al reddito delle maestranze - ha spiegato Lazzi -. Abbiamo chiesto all'azienda di integrare la perdita salariale che subiscono le lavoratrici e i lavoratori». Il problema di Mirafiori, analizza Rocco Cutri segretario della Fim Cisl di Torino, da contingente diventa strutturale. «Al di là della condivisibile bontà dello strumento utilizzato per tutelare i redditi di lavoratori e lavoratrici, è ancora più evidente l'esigenza di una soluzione industriale che superi l'attendismo sugli incentivi all'acquisto purtroppo non ancora disponibili seppur annunciati e riannunciati più volte dal Governo» spiega Cutri.

Le sigle dei metalmeccanici chiedono di poter avviare una trattativa vera con il Gruppo per un progetto credibile di rilancio di Mirafiori. «Serve un nuovo modello per Mirafiori, altrimenti il futuro dello stabilimento sarà segnato» entra nel merito Luigi Paone segretario generale della Uilm di Torino. «Siamo molto preoccupati per l'incertezza che vive lo stabilimento più importante d'Italia. Credo che in questi mesi abbiamo as-

sistito solo a chiacchiere e promesse, se a questo punto il governo non interviene velocemente si mette a rischio lo stabilimento di Mirafiori» aggiunge Paone.

La discussione dunque resta aperta in attesa che al Mimit si concluda il giro di tavoli sulla situazione dei diversi stabilimenti di Stellantis in Italia e che il ministero guidato da Adolfo Urso, in accordo con l'associazione delle imprese della filiera (Anfia), presenti la proposta di piano a sostegno dell'automotive, con l'obiettivo di portare a un milione di veicoli la produzione del Gruppo in Italia. Senza dimenticare però che nel frattempo, a rendere la situazione ancora più tesa, c'è stata la vicenda pesante legata all'ultimo modello di casa Alfa Romeo, prima Milano poi Junior, scelta maturata dopo le polemiche pesanti del ministro Urso relative al fatto che l'auto si producesse in Polonia e non invece in Italia.

La tregua tra Esecutivo e Stellantis è di là da venire, così come pare allontanarsi l'obiettivo del milione di veicoli da produrre in Italia, un terzo in più rispetto alla soglia raggiunta nel corso del 2023. Questo alla luce della frenata produttiva registrata nel primo trimestre 2024 - meno 10% rispetto al 2023 e volumi dimezzati a Mirafiori, Melfi e Cassino - e della mancanza di nuovi modelli in rampa di lancio negli stabilimenti italiani nel corso dell'anno.



I sindacati chiedono di avviare una trattativa vera con il Gruppo per un progetto credibile di rilancio del sito

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Pubblicità

24

Finanza

Homepage | Tutti i dati

Servizio | [Global Outlook di AlixPartners](#)



La transizione elettrica in Italia? A rischio 40mila posti di lavoro al 2030

Immatricolazioni stabili, ma in un contesto competitivo difficile. Le misure nel Protocollo d'Intesa di respiro pluriennale dal tavolo con il Mimit

di Redazione Finanza

23 aprile 2024



▲ Industria automobilistica moderna. Fabbrica di auto elettriche.

Loading...



Ascolta la versione audio dell'articolo



🕒 2' di lettura



Guardando al futuro del settore automotive, la competizione su costi e prezzi continuerà in modo ancor più acceso in un contesto di eccesso di capacità produttiva, soprattutto sui veicoli a batteria per i quali la domanda è in aumento con tassi molto inferiori alle attese. È quanto emerge dall'aggiornamento infra-annuale del **Global Automotive Outlook di AlixPartners**, presentato a Milano e secondo cui, per l'Italia, si prevede che i volumi di veicoli nuovi rimarranno per i prossimi anni attorno ai livelli attuali (1,8 milioni nel 2023), in un contesto competitivo complesso come

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

per il resto dell'Europa.

Questo potrà avere ricadute anche sulla filiera e sull'indotto, impattando la forza lavoro.

Pubblicità
Loading...

24

«Il valore dei componenti di motore e trasmissione per la propulsione elettrica sono ridotti a un terzo degli analoghi componenti di un veicolo endotermico, e solo in quota parte sono accessibili ai fornitori, ponendo un rischio per la filiera italiana di **7 miliardi di perdita di valore al 2030 e 40mila posti di lavoro in potenziale esubero**. E questo escludendo ulteriori impatti sulla forza lavoro dei costruttori e delle altre filiere dipendenti da quella automobilistica», ha detto **Fabrizio Mercurio**, director automotive di AlixPartners. Mercurio ha sottolineato che «queste perturbazioni potrebbero gravare pesantemente» sul sistema dell'Auto in cui già il 30% delle aziende è in una condizione di stress finanziario. L'impatto occupazionale potrebbe riguardare tutto il territorio, in primis nel Nord, ma anche nel Centro Sud, dove sono a rischio il 40% o più degli addetti». Affrontare la transizione «richiede uno sforzo non solo a livello regionale, ma coordinato a livello di governo, sistema Paese e privati», ha aggiunto Mercurio.

Il futuro di Stellantis (e di Alfa Romeo), Carlos Tavares spiega strategie e piani industriali

AlixPartners sedeva al tavolo coordinato sull'automotive lanciato dal **Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit)** con il supporto di **Anfia** e che ha visto la partecipazione di Stellantis, componentisti, sindacati e regioni. Era volto a «identificare una strategia nazionale di



sviluppo per indirizzare efficacemente i fattori di discontinuità del settore e salvaguardare l'occupazione nella fase di transizione», ha ricordato **Dario Duse**, Emea co-leader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners. «I lavori del tavolo si sono svolti tra dicembre 2023 e marzo 2024 e hanno espresso una proposta di Protocollo d'Intesa di respiro pluriennale con una lista di 20 interventi che coinvolgono istituzioni pubbliche e operatori privati, il tutto condensato in un piano organico finalizzato all'aumento di competitività del sistema-Paese e alla salvaguardia del settore in questa difficile transizione», ha detto Duse.

Le tematiche affrontate sono state ad esempio gli incentivi alla domanda, da legare all'impronta ecologica della produzione, o l'accessibilità a fonti di finanziamento per il set-up di nuovi siti produttivi. Sul fronte degli operatori privati, sono citati possibili accordi tra operatori di filiera (come gruppi di acquisto per l'energia) o la definizione di progetti di riconversione guidati da aziende "capi-filiera", con impatto positivo anche sul relativo ecosistema di sotto-fornitori.

La palla adesso è nel campo della politica.

Riproduzione riservata ©

Per approfondire

Stellantis, accordo per l'uscita incentivata di 1.520 lavoratori



Loading...

Brand connect

Loading...

I prossimi eventi



Tutti gli eventi →

Newsletter

Notizie e approfondimenti sugli avvenimenti politici, economici e finanziari.

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

AUTOMOTIVE: ALIXPARTNERS, OBIETTIVO TAVOLI MIMIT IDENTIFICARE STRATEGIA NAZIONALE SVILUPPO



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 23 apr - Il tavolo coordinato sull'automotive lanciato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit) con il supporto di Anfia e che ha visto la partecipazione di Stellantis, sindacati e regioni, era volto a "identificare una strategia nazionale di sviluppo per indirizzare efficacemente i fattori di discontinuità del settore e salvaguardare l'occupazione nella fase di transizione". Lo ha detto Dario Duse, Emea co-leader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners, presentando a Milano l'ultimo aggiornamento infra-annuale del Global Automotive Outlook (AlixPartners ha collaborato ai tavoli automotive, a cui hanno partecipato anche istituzioni centrali e regionali, costruttori e componentisti. I lavori del tavolo si sono svolti tra dicembre 2023 e marzo 2024 e hanno espresso una proposta di Protocollo d'Intesa di respiro pluriennale con una lista di 20 interventi che coinvolgono istituzioni pubbliche e operatori privati, il tutto condensato in un piano organico finalizzato all'aumento di competitività del sistema-Paese e alla salvaguardia del settore in questa difficile transizione, ha detto Duse. Le tematiche affrontate sono state ad esempio gli incentivi alla domanda, da legare all'impronta ecologica della produzione, o l'accessibilità a fonti di finanziamento per il set-up di nuovi siti produttivi. Sul fronte degli operatori privati, sono citati possibili accordi tra operatori di filiera (come gruppi di acquisto per l'energia) o la definizione di progetti di riconversione guidati da aziende 'capi-filiera', con impatto positivo anche sul relativo ecosistema di sotto-fornitori.

Ars

(RADIOCOR) 23-04-24 15:28:45 (0595) 5 NNNN

TAG

EUROPA ITALIA LOMBARDIA PROVINCIA DI MILANO**COMUNE DI MILANO MILANO FINANZA CAPITALE SOCIALE****PARTECIPAZIONI RILEVANTI LAVORO ITA**[Siti Euronext](#)
[Euronext](#)
[Live Markets](#)[Altri link](#)
[Comitato Corporate Governance](#) EN


 FTSE MIB 1,89%
  SPREAD 134,56
  DOW JONES 0,69%
  DAX 1,58%

☰ Menù



MILANO FINANZA

Accedi

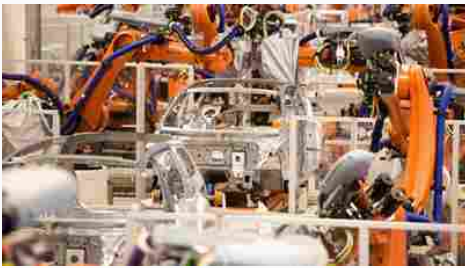
Abbonati

SPECIALE 35 ANNI


HOME NOTIZIE MERCATI PATRIMONI MF FASHION CLASS CNBC CLASS TVMODA EVENTI NEWSLETTER SFOGLIA IL GIORNALE

Mercati Borsa italiana Bond ETF Fondi Certificates & CW Future Indici Borse Estere Valute Cripto Commodity Spread & tassi Market Driver

/ News / Corporate News / Auto, nel 2024 mercato verso volumi pre-Covid ma domanda stagnante. E in Italia la componentistica rischia 40 mila posti



📄 CORPORATE NEWS

Leggi dopo 

Auto, nel 2024 mercato verso volumi pre-Covid ma domanda stagnante. E in Italia la componentistica rischia 40 mila posti

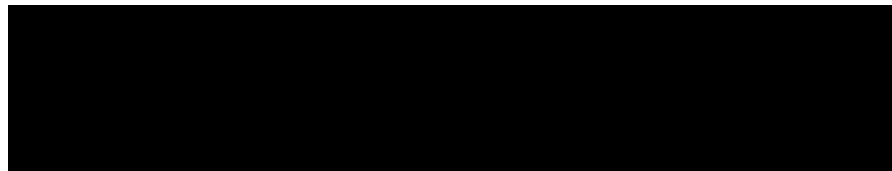
di Valentina Simonella (MF Newswires) e Andrea Boeris

tempo di lettura 4 min

Dai dati AlixPartners emerge un mercato globale dell'auto pronto a recuperare i volumi pre-Covid (+3% e 89 milioni di veicoli attesi nel 2024), ma con un mix geografico sempre più spostato verso la Cina. La domanda fino al 2027 è prevista sostanzialmente stagnante. In Italia la transizione all'elettrico farà perdere 7 miliardi di fatturato alla filiera della componentistica | [Stellantis, scatta il contratto di solidarietà a Mirafiori sulla Fiat 500 elettrica: coinvolti 1.200 operai](#)


 Ultim'ora News





Il mercato globale dell'auto si appresta nel 2024 a recuperare i volumi pre-Covid per il 99%, con un incremento atteso del 3% su base annua e 89 milioni di **veicoli**. In questi dati, però, il mix geografico è sempre più spostato sulla Cina, il primo mercato per volumi con **23 milioni di veicoli** nel 2023 e primo esportatore al mondo. La domanda nel triennio 2024-27 è invece prevista sostanzialmente stagnante, con una crescita bassa per tutti i mercati principali (+1% annuo in Europa; +2% in America e +3% in Cina tra 2024 e 2027).

In Italia attese 1,8 milioni di immatricolazioni

I dati riportati emergono dall'aggiornamento del **Global Automotive Outlook** ad interim realizzato da AlixPartners, in attesa della pubblicazione a giugno 2024 dell'analisi completa sull'intero anno. Dal report emerge che il plateau europeo è atteso a 18,7 milioni di veicoli, dove a fare da traino sono i **Paesi dell'Europa centrale**, con un tasso di crescita annuo medio superiore alla media, pari al 2,4%. Per quanto riguarda **l'Italia**, dopo il recupero visto nel 2023, a seguito del rimbalzo conseguente alla ripresa dalla crisi dei chip, continua un tendenziale rallentamento con un parco veicoli (intesi come passenger car e veicoli commerciali leggeri) stimato di 1,8 milioni.

- *Leggi anche: [Tesla taglia ancora i prezzi delle sue auto elettriche alla vigilia dei conti. Ecco perché e i piani di Elon Musk](#)*

La frenata dell'auto elettrica crea sovracapacità produttiva

«Dopo il triennio 2020-2023, guidato da varie disruptions che hanno portato l'industria verso una condizione di sotto-capacità produttiva, l'**automotive** è pienamente ritornata a una situazione di **sovracapacità produttiva**», ha affermato Dario Duse, Emea co-leader dell'Automotive & Industrial team e country leader Italia di AlixPartners. «Le cause? L'indebolimento della **domanda**, il contesto geopolitico ed economico, e soprattutto la crescita nettamente inferiore, rispetto alle attese, della domanda di **veicoli elettrici**, sulle quali si è scatenata una guerra sui prezzi nel mondo, soprattutto in Cina, a partire dai due leader Byd e [Tesla](#)».

Se da un lato **Byd** ha effettuato un sorpasso storico sul leader indiscusso guidato da **Elon Musk** nel quarto trimestre del 2023, [Tesla](#) rimane in testa alle vendite su scala globale nell'intero anno e mantiene il primo posto nel primo trimestre del 2024. Osservando la distribuzione geografica, tuttavia, **Tesla** ha una distribuzione bilanciata tra Asia, Americhe, Europa, Medio Oriente e Africa, mentre Byd rimane ancora concentrata sull'Asia.

Il settore rimane attendista sull'auto elettrica

Tutti i grandi costruttori di auto, ha proseguito Duse, «hanno una gamma elettrificata disponibile ed è previsto che ulteriori 616 miliardi di dollari saranno investiti entro il

Le più lette degli ultimi sette giorni

Bond, da Unicredit un'emissione con taglio minimo 10.000 euro che offre il 9,4% i primi due anni. Come funziona

Borse oggi in diretta | Piazza Affari chiude in rosso (-1,6%). Pesanti Stellantis, Prysmian e Fineco

Borse oggi in diretta | Piazza Affari chiude in calo (-0,6%): pesa l'effetto dividendi. Corrono Diasorin, Mps e Recordati

Azioni, 15 titoli da mettere in portafoglio per cavalcare la volatilità fra guerre e banche centrali

Quando il potere politico bussava alla porta: ricordi e riflessioni sulla Roma del passato

2027, ma al contempo l'industria ha assunto un atteggiamento attendista in ragione di una **domanda** di Bev debole, ancora legata agli incentivi, e una prospettiva incerta sulla effettiva tenuta della **regolamentazione** che impone lo stop ai motori termici dal 2035». Inoltre, secondo l'esperto, «la **sostenibilità ambientale** dell'elettrico per i costruttori occidentali oggi non ha ancora un riscontro in termini di domanda e di sostenibilità economica e finanziaria, elementi parimenti importanti per un'effettiva **transizione energetica**».

- *Leggi anche: [Renault aumenta ricavi e vendite. Per fine anno il gruppo di Luca de Meo conferma la stima di un margine del 7,5%](#)*

Paradosso elettrico: le aziende investono in piattaforme Ev ma non vendono

Dall'analisi emerge che le piattaforme di sviluppo annunciate dai **costruttori europei** sono ancora concentrate sulle motorizzazioni elettriche, ma la crescita dei veicoli elettrici sta rallentando in tutti i principali mercati europei, compresa l'Italia, dove dal 2021 l'incidenza dei veicoli Bev è rimasta stabile al 4%. L'elettrico, gravato da costi superiori alle pari versioni con motore a combustione, continua anche ad avere volumi produttivi per **piattaforma** e modello di gran lunga inferiori alle pari versioni Ice, con un conseguente problema anche di capacità di assorbimento dei costi fissi.

Le **partnership** volte a condividere tecnologie e piattaforme potrebbero rappresentare un punto di svolta, secondo AlixPartners, generando **sinergie** di acquisto nell'ordine dell'8-10% al raddoppio dei volumi, oltre a sinergie multimilionarie sui costi fissi legati a sviluppo del prodotto e asset produttivi.

- *Leggi anche: [Stellantis, scatta il contratto di solidarietà a Mirafiori sulla Fiat 500 elettrica: coinvolti 1.200 operai](#)*

L'Italia rischia di perdere 38 mila posti di lavoro nella componentistica

Per quanto riguarda l'Italia, AlixPartners prevede che i volumi di veicoli nuovi rimarranno per i prossimi anni attorno ai livelli attuali (1,8 milioni di veicoli nel 2023), in un contesto competitivo complesso come per il resto dell'Europa: costi, sovracapacità produttiva su componenti e veicoli Ice, e con una consolidata vocazione all'export. In questo scenario, guardando la sola **filiera della componentistica** e non i costruttori, le sfide della **transizione** potrebbero costare 7 miliardi di euro di fatturato e 38 mila posti di lavoro.

«Il valore dei componenti di motore e trasmissione per la **propulsione elettrica** sono ridotti a un terzo degli analoghi componenti di un veicolo endotermico, e solo in quota parte sono accessibili ai fornitori, ponendo un rischio per i componentisti italiani di 7 miliardi di perdita di valore al 2030 e **40 mila posti di lavoro** in potenziale esubero; e questo escludendo ulteriori impatti sulla forza lavoro dei costruttori e delle altre filiere dipendenti da quella automobilistica», ha evidenziato Fabrizio Mercurio, director Automotive di AlixPartners. «Queste perturbazioni potrebbero gravare pesantemente sulla filiera, in cui già il 30% delle aziende è in una condizione di **stress finanziario**, e l'impatto occupazionale potrebbe riguardare tutto il territorio, in primis nel Nord, ma anche nel centro Sud dove sono a rischio il 40% o più degli addetti. Affrontare la

LifeStyle

Aste, domina l'arte moderna

La ricerca più innovativa inizia a imporsi all'inizio del 2000 con l'avvento delle...

Vino, quasi 30 anni di successi. Dal Brunello di Montalcino ai piemontesi, come i prodotti italiani hanno conquistato le aste

Il prezzo del Brunello di Montalcino 1990 si è moltiplicato oltre otto volte: ciò...

Vaccino anti-Hpv, uno scudo per prevenire i tumori correlati

L'infezione da Papillomavirus è molto comune a livello mondiale e l'assenza di sintomi ne...

Hyundai Santa Fe, il SUV è grintoso e versatile

Versatile, è indicata sia per un uso quotidiano di una famiglia, anche numerosa, sia per i...

Aston Martin Vantage, stile tradizionale rivisitato in chiave contemporanea

La vettura più veloce nella storia del marchio, con picchi di 665 cv e una coppia di 800 Nm |

Alfa Romeo Junior, il crossover che punta su sportività e tecnologia

Dopo l'elettrica e l'ibrida a trazione anteriore, arriverà anche il modello integrale Q4 |

transizione richiede uno sforzo non solo a livello regionale, ma coordinato a livello di governo, sistema Paese e privati».

Il protocollo proposto al tavolo automotive con Stellantis

Per identificare una **strategia nazionale di sviluppo** per indirizzare efficacemente i fattori di discontinuità del settore e salvaguardare l'occupazione nella fase di transizione, è stato lanciato un tavolo coordinato dal **Ministero delle Imprese e del Made in Italy** (Mimit) con il supporto di Anfia e che, oltre ad AlixPartners, ha visto la partecipazione di **Stellantis**, sindacati e regioni. «I lavori del tavolo si sono svolti tra dicembre 2023 e marzo 2024 e hanno espresso una proposta di Protocollo d' **Intesa** di respiro pluriennale, con una lista di 20 interventi che coinvolgono istituzioni pubbliche e operatori privati, il tutto condensato in un **piano organico** finalizzato all'aumento di competitività del sistema-Paese e alla salvaguardia del settore in questa difficile transizione», ha concluso Duse. (riproduzione riservata)

Orario di pubblicazione: 23/04/2024 18:39

Ultimo aggiornamento: 23/04/2024 19:18

Condividi

Altre news della sezione Corporate News

Unicredit vince contro Gazprom. Per un tribunale Uk la Russia non può decidere sulle scelte banca italiana. Ecco perché

di Luca Gualtieri

Nextalia, Canzonieri vara un fondo con Patrimonio Rilancio (Mef-Cdp)

di Andrea Deugeni

Spotify, in aumento ricavi e utile nel primo trimestre 2024. Gli abbonati sono quasi 240 milioni

di Vincenzo Piccolo

Il gruppo Ion di Andrea Pignataro emette nuovi bond per 650 milioni. Ecco tutte le caratteristiche delle due emissioni

Eni, accordo con Ithaca Energy per la fusione degli asset upstream in Gran Bretagna

La diretta da Wall Street | Le Borse Usa chiudono positive: Dow Jones +0,7%, Nasdaq +1,6%



Mercoledì 24 Aprile 2024, ore 20.01



teleborsa

09 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U

[Home](#)
[Notizie](#)
[Quotazioni](#)
[Rubriche](#)
[Agenda](#)
[Video](#)
[Analisi Tecnica](#)

Home Page / Notizie / Auto elettriche, in Italia ancora poche quelle in strada: solo lo 0,5% del parco circolante

Auto elettriche, in Italia ancora poche quelle in strada: solo lo 0,5% del parco circolante

Colonnine soprattutto a Nord, ancora poche quelle in autostrada.

Economia 24 aprile 2024 - 18.10



(Teleborsa) - Il numero delle **vetture 100% elettriche** (BEV) vendute continua a crescere ma la quota sulla totalità del parco è decisamente contenuta, mentre diesel e benzina si spartiscono quasi alla pari l'86% del parco. È quanto emerge dal report di approfondimento pubblicato da **Anfia** intitolato "**Vetture elettriche e Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?**". Il report sottolinea che oltre la metà delle **colonnine** ad uso pubblico si trova nel Nord-Italia, mentre nella rete autostradale il numero è inferiore alle mille unità. Nello specifico su 50.678 punti di ricarica il 58% è ubicato nel nord, il 19% al centro e il 23% nel Sud e nelle isole.

Al 31 dicembre 2023 il **parco circolante italiano** era composto quasi **41 milioni di autovetture** e solo lo 0,5% è elettrico. Per quanto riguarda poi il trasporto pesante su gomma (>35q), è invece lampante come il diesel sia, al momento, ancora largamente prevalente come, coprendo da sola il 97% del parco.

"Il primo aspetto su cui abbiamo voluto soffermarci è quello legato ai **costi** – ha sottolineato **Riccardo Buttaferro**, Responsabile Area Aftermarket nella Nuova Mobilità di ANFIA-Aftermarket, che ha fatto il punto della situazione nel report –. Uno "scoglio" importante per la diffusione delle auto elettriche è infatti il prezzo di acquisto, per il quale non sono al momento previste riduzioni significative, fino a quando non caleranno i costi di acquisto delle batterie. Segue il costo del **bollo auto**: per le vetture full-electric sono previsti 5 anni di esenzione dal pagamento, dopo i quali si pagherà il 25% della tariffa piena, calcolata in base alla potenza in kw/h con tariffa unitaria leggermente differente da regione a regione (intorno a 2,5/3,00 euro a kw/h)".

"Un altro aspetto da considerare è la **ricarica delle batterie** – aggiunge Buttaferro –. La spesa per i **carburanti** per autotrazione benzina e gasolio nel 2023 è stata di 70,9 miliardi di Euro. Analizzando questa cifra nel dettaglio, si vede che 38,1 miliardi sono dovuti ad accise e Iva (su accise e su costo industriale). I restanti 32,8 miliardi sono quelli fatturati per la produzione e la distribuzione. La parte fiscale nel 2023 è salita del 22,7% rispetto al 2022, mentre la parte industriale ha subito un calo del 18,1%".

"Con un parco circolante totalmente elettrico, lo Stato avrebbe un ammanco pari ai **38 miliardi** relativi all'acquisto dei carburanti. Questa situazione sarebbe sostenibile?", si chiede.

Condividi



Altre notizie



- ▶ Auto Trader Group, quotazioni in calo a Londra
- ▶ Piano incentivi auto: ecco quando sarà operativo
- ▶ Acea, frena il mercato europeo dell'auto. Elettriche in calo
- ▶ Frena mercato auto Ue, Anfia: servono incentivi, puntare su neutralità tecnologica
- ▶ Regionale di Trentino: ritorna il MagiCloud Link
- ▶ Mercato dell'auto, battuta d'arresto a marzo 2024: 162.083 immatricolazioni (-3,71%)

Seguici su Facebook



Santino (Oliver Wyman): servono lo sharing e la mobilità diffusa per andare oltre il concetto di auto di proprietà

Trasporti più sostenibili con elettrico e idrogeno

DI GUIDO MARZETTI

Più sostenibilità significa migliorare la mobilità, settore interessato oggi da un trend di decarbonizzazione: lo spiegano gli esperti al Sustainable Future Day di *Class Editori*. «Bisogna andare oltre il concetto delle auto di proprietà con tutta una serie di servizi che vanno dallo sharing alla mobilità diffusa», spiega Marco Santino, partner di Oliver Wyman. «L'elettrificazione è un trend irreversibile. Per non rallentare la penetrazione dell'auto elettrica sul mercato dobbiamo avere un prodotto sostenibile economicamente e convincere chi è spaventato dall'elettrificazione». Un occhio ai costi lo sottolinea anche Giuseppe Ricci, dg Eni Energy Evolution: «Vogliamo decarbonizzare il trasporto

al minor costo possibile»

Ma il mercato italiano dell'elettrico incontra degli ostacoli: «Sulla vendita di auto elettriche in Europa, l'Italia è il fanalino di coda», racconta Fabio Pressi, pre-

sidente di Motus-E e presidente e ad di A2a E-Mobility. Lo conferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia: «Il mercato europeo ha raggiunto un plateau di immatricolazioni di veicoli elettrici intorno al 12-13%. In Italia e Spagna stentano a superare il 3-4%». Altro punto debole, la debolezza del trasporto pubblico, aggiunge Lorenzo Pireddu, general manager di Uber Italia: «L'Italia è il primo Paese tra i più grandi in Europa per auto private possedute, il motivo è la

scarsa capillarità del trasporto pubblico e i pochi taxi e noleggi con conducente». E il consumatore ha paura, aggiunge Andrea Cardinali, dg di Unrae: «Sulle auto elettriche ci sono troppe fake news, dalle auto che prendono fuoco a quelle che d'inverno perdono autonomia». C'è poi l'alternativa dell'idrogeno. Lo spiega Corrado La Forgia, vicepresidente di Federmeccanica con delega alla Transizione Tecnologica ed Ecologica: «I biocombustibili, l'idrogeno e gli e-fuel permettono di sviluppare l'ingegno per combattere la leadership cinese». Per Annalisa Stupenengo, ad di Landi Renzo, «pensare che l'elettrico sia la soluzione per tutto

non è corretto. L'idrogeno è una soluzione per il presente. Esistono già oggi tanti componenti innovativi che traghettano l'idrogeno nei motori a combustione interna». (riproduzione riservata)



Fabio Pressi
Motus-E e A2A E-Mobility



Andrea Cardinali
Unrae



Roberto Vavassori
Anfia



Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA

FINANZA

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto elettriche, in Italia ancora poche quelle in strada: solo lo 0,5% del parco circolante



Colonnine soprattutto a Nord, ancora poche quelle in autostrada.

24 aprile 2024 - 18.15

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Il numero delle **vetture 100% elettriche (BEV)** vendute continua a crescere ma la quota sulla totalità del parco è decisamente contenuta, mentre diesel e benzina si spartiscono quasi alla pari l'86% del parco. È quanto emerge dal report di approfondimento pubblicato da **Anfia** intitolato "**Vetture elettriche e Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?**". Il report sottolinea che oltre la metà delle colonnine ad uso pubblico si trova nel Nord-Italia, mentre nella rete autostradale il numero è inferiore alle mille unità. Nello specifico su 50.678 punti di ricarica il 58% è ubicato nel nord, il 19% al centro e il 23% nel Sud e nelle isole.

Al 31 dicembre 2023 il **parco circolante italiano** era composto quasi **41 milioni di autovetture** e solo lo 0,5% è elettrico. Per quanto riguarda poi il trasporto pesante su gomma (>35q), è invece lampante come il diesel sia, al momento, ancora largamente prevalente come, coprendo da sola il 97% del parco.

“Il primo aspetto su cui abbiamo voluto soffermarci è quello legato ai **costi** – ha sottolineato **Riccardo Buttafarro**, Responsabile Area Aftermarket nella Nuova Mobilità di ANFIA-Aftermarket, che ha fatto il punto della situazione nel report –. Uno “scoglio” importante per la diffusione delle auto elettriche è infatti il prezzo di acquisto, per il quale non sono al momento previste riduzioni significative, fino a quando non caleranno i costi di acquisto delle batterie. Segue il costo del **bollo auto**: per le vetture full-electric sono previsti

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	38.348	-0,40%
FTSE 100	8.040	-0,06%
FTSE MIB	34.271	-0,27%
Germany DAX	18.089	-0,27%
Hang Seng Index*	16.828,00	+1,99%
Nasdaq	15.642	-0,35%
Nikkei 225*	37.616,00	+0,66%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

5 anni di esenzione dal pagamento, dopo i quali si pagherà il 25% della tariffa piena, calcolata in base alla potenza in kw/h con tariffa unitaria leggermente differente da regione a regione (intorno a 2,5/3,00 euro a kw/h)".

"Un altro aspetto da considerare è la ricarica delle batterie – aggiunge Buttaferro –. La spesa per i carburanti per autotrazione benzina e gasolio nel 2023 è stata di 70,9 miliardi di Euro. Analizzando questa cifra nel dettaglio, si vede che 38,1 miliardi sono dovuti ad accise e Iva (su accise e su costo industriale). I restanti 32,8 miliardi sono quelli fatturati per la produzione e la distribuzione. La parte fiscale nel 2023 è salita del 22,7% rispetto al 2022, mentre la parte industriale ha subito un calo del 18,1%".

"Con un parco circolante totalmente elettrico, lo Stato avrebbe un ammanco pari ai 38 miliardi relativi all'acquisto dei carburanti. Questa situazione sarebbe sostenibile?", si chiede.

powered by 

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,07

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

IL NETWORK

Espandi 

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

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

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



MENU CERCA

LA STAMPA
QUOTIDIANO

ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto elettriche, in Italia ancora poche quelle in strada: solo lo 0,5% del parco circolante

Colonnine soprattutto a Nord, ancora poche quelle in autostrada.

TELEBORSA

Pubblicato il 24/04/2024
Ultima modifica il 24/04/2024 alle ore 18:10

Il numero delle **vetture 100% elettriche** (BEV) vendute continua a crescere ma la quota sulla totalità del parco è decisamente contenuta, mentre diesel e benzina si spartiscono quasi alla pari l'86% del parco. È quanto emerge dal report di approfondimento pubblicato da **Anfia**

intitolato "**Vetture elettriche e Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?**". Il report sottolinea che oltre la metà delle **colonnine** ad uso pubblico si trova nel Nord-Italia, mentre nella rete autostradale il numero è inferiore alle mille unità. Nello specifico su 50.678 punti di ricarica il 58% è ubicato nel nord, il 19% al centro e il 23% nel Sud e nelle isole.

Al 31 dicembre 2023 il **parco circolante italiano** era composto quasi **41 milioni di autovetture** e solo lo 0,5% è elettrico. Per quanto riguarda poi il trasporto pesante su gomma (>35q), è invece lampante come il diesel sia, al momento, ancora largamente prevalente come, coprendo da sola il 97% del parco.

"Il primo aspetto su cui abbiamo voluto soffermarci è quello legato ai **costi** - ha sottolineato **Riccardo Buttaferro**, Responsabile Area Aftermarket nella Nuova Mobilità di ANFIA-Aftermarket, che ha fatto il punto della situazione nel report -. Uno "scoglio" importante per la diffusione delle auto elettriche è infatti il prezzo di acquisto, per il quale non sono al momento previste riduzioni significative, fino a quando non caleranno i costi di acquisto delle batterie. Segue il costo del **bollo auto**: per le vetture full-electric sono previsti 5 anni di esenzione dal pagamento, dopo i quali si pagherà il 25% della tariffa piena, calcolata in base alla potenza in kw/h con tariffa unitaria leggermente differente da regione a regione (intorno a 2,5/3,00 euro a kw/h)".

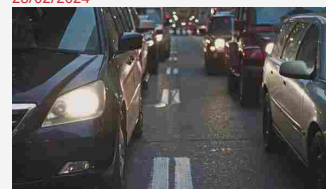
"Un altro aspetto da considerare è la **ricarica delle batterie** - aggiunge Buttaferro -. La spesa per i **carburanti** per autotrazione benzina e gasolio nel 2023 è stata di 70,9 miliardi di Euro. Analizzando questa cifra nel dettaglio, si vede che 38,1 miliardi sono dovuti ad accise e Iva (su accise e su costo industriale). I restanti 32,8 miliardi sono quelli fatturati per la produzione e la distribuzione. La parte fiscale nel 2023 è salita del 22,7% rispetto al 2022, mentre la parte industriale ha subito un calo del 18,1%".

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

28/02/2024



Auto, Unrae: parco circolante sale a 40 milioni, quasi un quarto ha più di 18 anni

05/04/2024

Federmotorizzazione, mercato dell'auto con il "freno a mano" delle elettriche pure (sotto il 4%)

21/03/2024

Auto, positivo anche il secondo mese del 2024 in Europa: +10,2% a febbraio

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

24/04/2024

Enel, intesa con sindacati. In tre anni 2mila ingressi e percorso condiviso su rete

24/04/2024

Webuild: ok soci a bilancio, cedola e nuovo CdA. Salini confermato AD

24/04/2024

New York: Globe Life in rally

24/04/2024



"Con un parco circolante totalmente elettrico, lo Stato avrebbe un ammanco pari ai **38 miliardi** relativi all'acquisto dei carburanti. Questa situazione sarebbe sostenibile?", si chiede.

New York: EQT sale verso 40,46 USD

> Altre notizie

CALCOLATORI



Casa

Calcola le rate del mutuo



Auto

Quale automobile posso permettermi?



Titoli

Quando vendere per guadagnare?



Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

Servizio a cura di **teleborsa**

LA STAMPA

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

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

Scrivi alla redazione

Contatti

CMP

Pubblicità

Cookie Policy

Sede

Dati Societari

Privacy

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



Pubblicità

24

Finanza

Homepage | Tutti i dati

Servizio | [Quotate Mondo](#)



Auto elettrica, frena la crescita in Europa: stime riviste al ribasso

Per il Global Automotive Outlook di AlixPartners la tendenza è comune: in Italia dal 2021 l'incidenza dei veicoli Bev è rimasta stabile al 4%

di Alberto Annicchiarico

24 aprile 2024



Loading...

Ascolta la versione audio dell'articolo

3' di lettura

Nel 2024 il mercato globale dell'auto dovrebbe recuperare i volumi pre-Covid (+3% e 89 milioni di veicoli attesi) soprattutto grazie alla Cina, prima per volumi (26 milioni di veicoli nel 2023, +6% rispetto al 2022) e primo esportatore al mondo. Intanto, però, l'auto elettrica in Europa schiaccia il pedale del freno. La crescita della quota sulle vendite si è appiattita nei principali mercati del Vecchio continente. È quanto emerge dall'aggiornamento infra-annuale del **Global Automotive Outlook di AlixPartners**, che conferma come la domanda aumenti con tassi inferiori alle attese.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Una percentuale minima di aumento si registra [in Germania](#), dove si è passati dal 17 al 18% tra il 2022 e l'anno scorso. La frenata è evidente anche nel Regno Unito (crescita zero tra il 2022 e il 2023), in Francia e persino in Scandinavia (Danimarca, Norvegia, Svezia), dove la crescita in doppia cifra tra il 2020 e il 2022, si è ridimensionata al +4%. [In Italia](#), invece dal 2021 l'incidenza dei veicoli a batteria sulle nuove immatricolazioni è stabile al 4%. Quindi, crescita zero.



Tutti i cinesi vogliono l'auto elettrica, in Europa è diverso

La spia rossa è il grado di interesse dei consumatori. AlixPartners ha presentato un sondaggio da cui emerge che la percentuale di clienti orientati all'acquisto di un Bev come prossima auto è in calo ovunque tranne che in Cina (in crescita dal 73% al 97% tra il 2019 e il 2024). Negli Stati Uniti è passata dal 14% al 35% nel 2021 ma poi si è stabilizzata. In Europa dal 19% al 43%, ma era al 42% già tre anni fa. In Italia è addirittura scesa dal 53% al 48% tra il 2021 e il 2024. In più per i consumatori la scelta tra auto occidentale o cinese si decide su prezzo, performance e stile, fattori in cui le auto del Dragone sono già molto competitive.

«Tutti i grandi costruttori hanno una gamma elettrificata disponibile, ed è previsto che ulteriori 616 miliardi di dollari saranno investiti entro il 2027, ma al contempo l'industria ha assunto un atteggiamento attendista in ragione di una domanda di Bev debole, ancora legata agli incentivi, e una prospettiva incerta sulla effettiva tenuta della regolamentazione che impone lo stop ai motori termici dal 2035» nell'Ue, ha commentato **Dario Duse**, Emea co-leader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners. Secondo Duse «la sostenibilità ambientale dell'elettrico per i costruttori occidentali oggi non ha ancora un riscontro in termini di domanda e di sostenibilità economica e finanziaria».

Sostenibilità finanziaria, le conseguenze per i produttori

Le conseguenze per le case costruttrici sono evidenti: il brand Volkswagen, per esempio, ha limitato la produzione sulla linea ID nel corso del 2023 in alcuni siti produttivi, Tesla ha avuto un netto calo di produzione (8,5%) nel primo trimestre del 2024. Lo stesso vale per Polestar (di proprietà della cinese Geely) che addirittura ipotizza tagli del 15%.



Secondo AlixPartners, l'elettrico, gravato da costi superiori alle pari versioni con motore a combustione interna (Ice), continua anche ad avere volumi produttivi per piattaforma e modello di gran lunga inferiori alle pari versioni Ice. Di qui una maggiore difficoltà nella capacità di assorbimento dei costi fissi. Le partnership volte a condividere tecnologie e piattaforme potrebbero rappresentare un punto di svolta, generando sinergie di acquisto nell'ordine dell'8-10% al raddoppio dei volumi, oltre a sinergie multimilionarie sui costi fissi legati a sviluppo del prodotto e assets produttivi. Non a caso tre casi recenti riguardano accordi tra produttori europei e cinesi: Stellantis con Leapmotor, Mercedes-Benz con BYD per il brand premium Denza e, in Cina, Volkswagen con Xpeng.

Italia, le stime su filiera e occupazione

AlixPartners ha dedicato un focus anche all'Italia, dove la transizione elettrica porrebbe un rischio per i componentisti italiani di 7 miliardi di perdita di valore al 2030 e 40mila posti di lavoro in potenziale esubero. «Queste perturbazioni - ha detto **Fabrizio Mercurio**, director Automotive della società di consulenza globale - potrebbero gravare pesantemente sulla filiera in cui già il 30% delle aziende è in una condizione di stress finanziario». Ad una strategia nazionale di sviluppo per indirizzare i fattori di discontinuità del settore e salvaguardare l'occupazione nella fase di transizione, ha lavorato il tavolo coordinato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit) con Anfia, AlixPartners, Stellantis, sindacati e Regioni.

Riproduzione riservata ©

Per approfondire

Tesla, trimestre in affanno: profitti ai minimi dal 2021, ricavi in calo più che nella pandemia.



Auto elettriche, Mercedes rivede strategia e l'addio alle auto termiche è più lontano



Loading...

Brand connect

Loading...

I prossimi eventi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Auto elettriche, in Italia ancora poche quelle in strada: solo lo 0,5% del parco circolante

Colonnine soprattutto a Nord, ancora poche quelle in autostrada. Il numero delle vetture 100% elettriche (BEV) vendute continua a crescere ma la quota sulla totalità del parco è decisamente contenuta, mentre diesel e benzina si spartiscono quasi alla pari l'86% del parco. È quanto emerge dal report di approfondimento pubblicato da Anfia intitolato "Vetture elettriche e Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?". Il report sottolinea che oltre la metà delle colonnine ad uso pubblico si trova nel Nord-Italia, mentre nella rete autostradale il numero è inferiore alle mille unità. Nello specifico su 50.678 punti di ricarica il 58% è ubicato nel nord, il 19% al centro e il 23% nel Sud e nelle isole. Al 31 dicembre 2023 il parco circolante italiano era composto quasi 41 milioni di autovetture e solo lo 0,5% è elettrico. Per quanto riguarda poi il trasporto pesante su gomma (>35q), è invece lampante come il diesel sia, al momento, ancora largamente prevalente come, coprendo da sola il 97% del parco. Il primo aspetto su cui abbiamo voluto soffermarci è quello legato ai costi ha sottolineato Riccardo Buttafarro, Responsabile Area Aftermarket nella Nuova Mobilità di ANFIA-Aftermarket, che ha fatto il punto della situazione nel report. Uno scoglio importante per la diffusione delle auto elettriche è infatti il prezzo di acquisto, per il quale non sono al momento previste riduzioni significative, fino a quando non caleranno i costi di acquisto delle batterie. Segue il costo del bollo auto: per le vetture full-electric sono previsti 5 anni di esenzione dal pagamento, dopo i quali si pagherà il 25% della tariffa piena, calcolata in base alla potenza in kw/h con tariffa unitaria leggermente differente da regione a regione (intorno a 2,5/3,00 euro a kw/h). "Un altro aspetto da considerare è la ricarica delle batterie aggiunge Buttafarro. La spesa per i carburanti per autotrazione benzina e gasolio nel 2023 è stata di 70,9 miliardi di Euro. Analizzando questa cifra nel dettaglio, si vede che 38,1 miliardi sono dovuti ad accise e Iva (su accise e su costo industriale). I restanti 32,8 miliardi sono quelli fatturati per la produzione e la distribuzione. La parte fiscale nel 2023 è salita del 22,7% rispetto al 2022, mentre la parte industriale ha subito un calo del 18,1%". "Con un parco circolante totalmente elettrico, lo Stato avrebbe un ammanco pari ai 38 miliardi relativi all'acquisto dei carburanti. Questa situazione sarebbe sostenibile?, si chiede.



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

AUTO ELETTRICHE, IN ITALIA ANCORA POCHE QUELLE IN STRADA: SOLO LO 0,5% DEL PARCO CIRCOLANTE

teleborsa 

(Teleborsa) - Il numero delle **vetture 100% elettriche** (BEV) vendute continua a crescere ma la quota sulla totalità del parco è decisamente contenuta, mentre diesel e benzina si spartiscono quasi alla pari l'86% del parco. È quanto emerge dal report di approfondimento pubblicato da **Anfia** intitolato "**Vetture elettriche e**

Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?". Il report sottolinea che oltre la metà delle **colonnine** ad uso pubblico si trova nel Nord-Italia, mentre nella rete autostradale il numero è inferiore alle mille unità. Nello specifico su 50.678 punti di ricarica il 58% è ubicato nel nord, il 19% al centro e il 23% nel Sud e nelle isole.

Al 31 dicembre 2023 il **parco circolante italiano** era composto quasi **41 milioni di autovetture** e solo lo 0,5% è elettrico. Per quanto riguarda poi il trasporto pesante su gomma (>35q), è invece lampante come il diesel sia, al momento, ancora largamente prevalente come, coprendo da sola il 97% del parco.

"Il primo aspetto su cui abbiamo voluto soffermarci è quello legato ai **costi** - ha sottolineato **Riccardo Buttaferro**, Responsabile Area Aftermarket nella Nuova Mobilità di ANFIA-Aftermarket, che ha fatto il punto della situazione nel report -. Uno "scoglio" importante per la diffusione delle auto elettriche è infatti il prezzo di acquisto, per il quale non sono al momento previste riduzioni significative, fino a quando non caleranno i costi di acquisto delle batterie. Segue il costo del **bollo auto**: per le vetture full-electric sono previsti 5 anni di esenzione dal pagamento, dopo i quali si pagherà il 25% della tariffa piena, calcolata in base alla potenza in kw/h con tariffa unitaria leggermente differente da regione a regione (intorno a 2,5/3,00 euro a kw/h)".

"Un altro aspetto da considerare è la **ricarica delle batterie** - aggiunge Buttaferro -. La spesa per i **carburanti** per autotrazione benzina e gasolio nel 2023 è stata di 70,9 miliardi di Euro. Analizzando questa cifra nel dettaglio, si vede che 38,1 miliardi sono dovuti ad accise e Iva (su accise e su costo industriale). I restanti 32,8 miliardi sono quelli fatturati per la produzione e la distribuzione. La parte fiscale nel 2023 è salita del 22,7% rispetto al 2022, mentre la parte industriale ha subito un calo del 18,1%".

"Con un parco circolante totalmente elettrico, lo Stato avrebbe un ammanco pari ai **38 miliardi** relativi all'acquisto dei carburanti. Questa situazione sarebbe sostenibile?", si chiede.

(TELEBORSA) 24-04-2024 18:10



Iscriviti alla Newsletter

Leggi la Digital Edition

Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



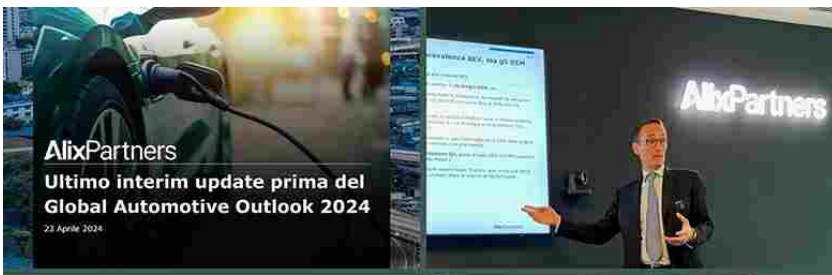
Accedi

Home News Attualità

Attualità

Mercato globale dell'auto 2024: ultimi aggiornamenti

24 Aprile 2024



Denis Duso
Partner and Managing Director
EMEA Co-Leader, Automotive and
Industrial & Country Head Italy



Emanuele Cordone
Senior Director
Automotive and Industrial



Fabrizio Mercurio
Director
Automotive and Industrial



Presentato ieri a Milano l'ultimo aggiornamento infra-annuale del Global Automotive Outlook di AlixPartners: tra crescita scarsa, competizione su costi e prezzi, forte rischio occupazionale provocato dalla transizione energetica

L'ultimo aggiornamento infra-annuale del **Global Automotive Outlook 2024** di **AlixPartner** non è foriero di buone notizie.

Sul mercato dell'auto 2024 pesano sfide nuove e vecchie: dalla **crescita modesta**, alla **guerra dei prezzi**, alle **pressioni sui costi** e **i tagli alla produzione**.

Mercato dell'auto 2024: tra problemi e nuove prospettive



PARTS

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

[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

- Il mercato globale dell'auto si prepara a un triennio con **volumi stagnanti dopo la ripresa del 2023**, guidata dalla Cina.
- La **competizione su costi e prezzi** continuerà in modo ancor più acceso in un contesto di **eccesso di capacità produttiva**, soprattutto sui veicoli a batteria. La **domanda di BEV è in aumento con tassi molto inferiori alle attese**.
- **In Italia il 30% della forza lavoro delle aziende della componentistica sarà impattata dalla transizione elettrica**. Salvo ripensamenti normativi sempre più attesi, la transizione energetica guida, infatti, la maggior parte della sfida di riconversione insieme ovviamente ai volumi espressi dal mercato.
- Il recente **Tavolo di Sviluppo Automotive**, guidato da **ANFIA** con il coordinamento del **MIMIT** e la collaborazione di **AlixPartners**, ha visto la partecipazione di istituzioni centrali e regionali, costruttori e componentisti per delineare aree di lavoro congiunte per la **crescita competitiva del settore in un orizzonte di piano pluriennale**.

La Cina, primo mercato dell'auto 2024 in volume e primo esportatore

Il mercato globale dell'auto si appresta nel 2024 a recuperare i volumi pre-covid (+3% e 89 milioni di veicoli attesi nel 2024), ma con un mix geografico sempre più spostato sulla Cina – primo mercato in volume (23 milioni di veicoli nel 2023, +6% rispetto al 2022) e primo esportatore al mondo di veicoli.

Fino al 2027, domanda stagnante

La domanda fino al 2027 è prevista sostanzialmente stagnante con crescita bassa a singola cifra per tutti i mercati principali (+1% annuo in Europa; 2% in America e 3% in Cina tra 2024 e 2027).

Mercato automotive in sovracapacità produttiva

Dopo il triennio 2020-2023, guidato da varie disruptions che hanno portato l'industria verso una condizione di sotto-capacità produttiva, **l'Automotive è pienamente ritornata a una situazione di sovracapacità produttiva**.

Le cause? "L'indebolimento della domanda, il contesto geopolitico ed economico, e soprattutto la crescita nettamente inferiore, rispetto alle attese, della domanda di vetture elettriche sulle quali si è scatenata una guerra sui prezzi nel mondo, soprattutto in Cina, a partire dai due leader BYD e Tesla" ha affermato **Dario Duse**, *EMEA co-leader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners*.

Domanda BEV debole e prospettiva incerta sulla regolamentazione energetica

"Tutti i grandi costruttori hanno una gamma elettrificata disponibile, ed è previsto che ulteriori 616 miliardi di dollari saranno investiti entro il 2027, ma al contempo l'industria ha assunto un atteggiamento attendista in ragione di una domanda di BEV debole, ancora legata agli incentivi, e una prospettiva incerta sulla effettiva tenuta della **regolamentazione che impone lo stop ai motori termici dal 2035 (Fit for 55)**".

"Infine, la sostenibilità ambientale dell'elettrico per i costruttori occidentali oggi non ha ancora un riscontro in termini di domanda e di sostenibilità economica e finanziaria, elementi parimenti importanti per un'effettiva **transizione energetica**", ha spiegato Duse.

Le piattaforme di sviluppo annunciate dai costruttori europei sono ancora concentrate

Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

TAG

#ricambi 631

#aftermarket 397

#officine 229

#filtri 156

#truck 141

#lubrificanti 141

sulle motorizzazioni elettriche, ma la crescita dei veicoli elettrici sta rallentando in tutti i principali mercati europei, compresa l'Italia, dove dal 2021 l'incidenza dei veicoli BEV è rimasta stabile al 4%.

L'elettrico, gravato da costi superiori alle pari versioni con motore a combustione, continua anche ad avere volumi produttivi per piattaforma e modello di gran lunga inferiori alle pari versioni ICE, con conseguente problema anche di capacità di assorbimento dei costi fissi.

Paolo Pucino, Partner dell'Automotive & Industrial team di AlixPartners, ha commentato: "La via per la sostenibilità economica passa necessariamente attraverso la **riduzione dei costi e quindi dei prezzi dei veicoli elettrici**, ad oggi superiori di circa 40-50% rispetto ai veicoli a combustione. Sfida che alcuni costruttori stanno già indirizzando anche attraverso la condivisione di piattaforme e tecnologie come la partnership Stellantis-LeapMotor e Mercedes-BYD per la produzione della gamma Denza. Ormai mercato e operatori valutano scenari di **possibile revisione del green deal/Fit-for-55**, con probabile rilassamento dei tempi o della curva di entrata in vigore".

Mercato automotive 2024 Italia

Per quanto attiene l'Italia, AlixPartners prevede che **i volumi di veicoli nuovi rimarranno per i prossimi anni attorno ai livelli attuali** (1,8m veicoli nel 2023), in un contesto competitivo complesso come per il resto dell'Europa: **costi, sovracapacità produttiva su componenti e veicoli ICE**, e con una consolidata **vocazione all'export dei componentisti**.

"Il valore dei componenti di motore e trasmissione per la propulsione elettrica sono ridotti a un terzo degli analoghi componenti di un veicolo endotermico, e solo in quota parte sono accessibili ai fornitori, ponendo un rischio per i componentisti italiani di 7 miliardi di perdita di valore al 2030 e 40mila posti di lavoro in potenziale esubero; e questo escludendo ulteriori impatti sulla forza lavoro dei costruttori e delle altre filiere dipendenti da quella automobilistica" ha aggiunto **Fabrizio Mercurio**, Director Automotive di AlixPartners.

"Queste perturbazioni potrebbero gravare pesantemente sulla filiera in cui già il 30% delle aziende è in una condizione di stress finanziario, e **l'impatto occupazionale potrebbe riguardare tutto il territorio, in primis nel Nord**, ma anche nel centro Sud dove sono a rischio il 40% o più degli addetti. Affrontare la transizione richiede uno sforzo non solo a livello regionale, ma coordinato a livello di governo, sistema Paese e privati".

Una strategia nazionale per l'automotive

Per identificare una strategia nazionale di sviluppo per indirizzare efficacemente i fattori di discontinuità del settore e salvaguardare l'occupazione nella fase di transizione, è stato lanciato un **tavolo coordinato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT) con il supporto di ANFIA, che oltre ad AlixPartners, ha visto la partecipazione di Stellantis, Sindacati e Regioni**.

Duse ha spiegato: "I lavori del tavolo si sono svolti tra dicembre 2023 e marzo 2024 e hanno espresso una proposta di Protocollo d'Intesa di respiro pluriennale con una lista di **20 interventi che coinvolgono istituzioni pubbliche e operatori privati**, il tutto condensato in un piano organico finalizzato all'aumento di competitività del sistema-Paese e alla salvaguardia del settore in questa difficile transizione".

Le tematiche affrontate sono state ad esempio: gli incentivi alla domanda, da legare all'impronta ecologica della produzione, l'accessibilità a fonti di finanziamento per il set-up di nuovi siti produttivi.

Sul fronte degli operatori privati, sono citati possibili accordi tra operatori di filiera (come

gruppi di acquisto per l'energia) o la definizione di progetti di riconversione guidati da aziende "capi-filiera", con impatto positivo anche sul relativo ecosistema di sotto-fornitori.

Evoluzione inarrestabile: il Software Defined Vehicle (SDV)

Nel pieno della transizione energetica e in un contesto di grande incertezza geopolitica (con guerre e nuove elezioni in gran parte del mondo), si affaccia nel frattempo una nuova disruption collegata al **Software Defined Vehicle (SDV)**, un veicolo in cui alcune caratteristiche "hard" – come la sicurezza, la protezione, la comodità e le prestazioni – possono essere controllate e modificate da un software modificabile (piuttosto che codificato) attraverso aggiornamenti Over The Air.

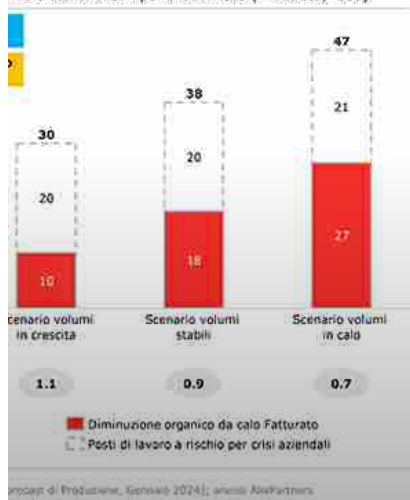
Si tratta di modificare le caratteristiche del veicolo dopo l'uscita dalla fabbrica del costruttore, molto più complesso quindi di un semplice aggiornamento del software già possibile su veicoli recenti.

"Dalla nostra survey sui Software Defined Vehicles (SDVs), che ha coinvolto 180 Executives in ambito automotive e tecnologico, emerge che il 25% dei costruttori e il 9% dei fornitori vede i SDVs disponibili in 1-2 anni, mentre la maggioranza (intorno al 65%) si attende che i veri SDVs si vedranno nei prossimi 3-4 anni" commenta **Emanuele Cordone**, *Director dell'Automotive & Industrial team di AlixPartners*.

"Questa tempistica è assai breve per l'industria Automotive che ha cicli di sviluppo prodotto piuttosto lunghi basati su investimenti pluriennali, rispetto invece all'approccio Agile di sviluppo del Software, ben consolidato nelle aziende tecnologiche, che ha tempi di sviluppo molto ridotti e si basa su evoluzioni incremental. È necessario quindi un cambio di marcia per poter cogliere le opportunità del cambiamento tecnologico e di modello di business abilitato dalla transizione verso i SDVs, che peraltro richiede un mix di competenze diverse, con ancor maggior focus su software ed elettronica, da ottenere anche valutando potenziali partnership con aziende tecnologiche".

o potenziali ricadute occupazionali per circa 40 mila posti di lavoro a ri egli addetti di Filiera, escludendo Costruttori e Filiera «adiacenti»)

Filiera Italiana Componentisti Auto (# addetti, '000)



Commenti

Circa **40 mila posti di lavoro a rischio**, ma con un **impatto potenzialmente maggiore sul Sistema Paese** in quanto:

1. In questo numero sono **escluse le ricadute occupazionali sulle altre Filiera «adiacenti»** (es. logistica, sicurezza, utensili, etc.) che potrebbe rappresentare un simile ordine di grandezza
2. Il dato si basa sull'assunzione di una piena **capacità di azienda di fare re-skilling** rispetto alle nuove competenze necessarie alla transizione (ovvero di utilizzare il personale assunto per nuove produzioni legati al powertrain elettrico)
3. Ad oggi, circa il **30% delle aziende della Filiera** Com trova in una fase di **distress/ stress finanziario** e può avere risorse e capacità per affrontare la transizione ric
4. Un potenziale **calo dei volumi della produzione Itali** comportare un **ulteriore aggravio dell'impatto occupazionale** a circa 50 mila posti di lavoro a rischio)

La **sensibilità (ridotta) della variazione dei posti a rischio al volume della produzione** locale, sottolinea l'importanza focalizzarsi sull'**adeguamento di offerte e competenze** a un nuovo mix produttivo

AlixPartners

zione elettrica potrebbe comportare una riduzione di fatturato della ntistica per i motori a combustione di oltre il 50% (-7 miliardi di euro)

Impatto auto della Filiera¹ per focus tecnologico, MidC

Impatto fatturato auto per focus tecnologico, 2030 vs. 202

1E

Impatto 2020

Impatto 2030



Congiuntura

Export al nuovo record ma sul 2024 pesa la frenata tedesca —p. 19

Export al nuovo record ma sul 2024 pesa la frenata di Berlino

I dati. Dopo l'ottimo risultato del 2023 (circa 290 miliardi di esportazioni) la meccanica italiana teme il rallentamento della locomotiva tedesca

Luca Orlando

asciando da parte sabati e domeniche, si tratta di più di un miliardo al giorno. L'export nazionale della meccanica, nonostante tutto, riesce ancora una volta a toccare nuovi massimi, arrivando a sfiorare, nel 2023, i 290 miliardi di euro.

Progresso del 2,7%, quello concretizzato nell'area vasta tracciata da Federmeccanica, che produce un avanzo commerciale di oltre 50 miliardi e che vede, con l'unica eccezione dei metalli, un miglioramento corale in quasi tutti i settori. Corsa che coinvolge in particolare i macchinari (101 miliardi, +8,8%) e i mezzi di trasporto (67 miliardi, +10,6%), in entrambi i casi comparti protagonisti di un nuovo massimo storico in termini di vendite oltreconfine.

È il bicchiere mezzo pieno, all'interno di un quadro globale che resta quanto mai complicato e che vede più di un ostacolo per le imprese. Tra blocchi navali a fasi alterne a Suez, guerra in Ucraina, conflitto israelo-palestinese e in generale un clima di ridotta propensione a investire determinato da tassi di interesse che ancora non hanno avviato il proprio percorso di discesa.

Nei dati della Federazione Anima (meccanica varia), che prende in esame un perimetro più ridotto da 32 miliardi di euro di export, si palesa al contrario per il 2023 una lieve riduzione delle vendite oltreconfine (-0,2%), legata in particolare a un'unica filiera: quella dei macchinari, impianti e componenti per edilizia, i cui valori di vendite estere si riducono dell'1,9% a 12,3 miliardi di euro. A influenzare in modo ne-

gativo il comparto è certamente il momento negativo del primo committente estero dei nostri prodotti, cioè la Germania.

Dove un primo punto di attenzione riguarda proprio le costruzioni. I nuovi permessi per costruire in Germania a gennaio sono risultati in calo del 24%, quasi dimezzati rispetto al periodo pre-crisi, dopo 25 mesi consecutivi di riduzioni, spesso a doppia cifra. Nell'intero 2023 le case costruite sono state 91mila, dalle 136mila dell'anno precedente. Il che si traduce in una minore domanda di acciaio ma anche piastrelle e pavimenti, infissi e caldaie, valvole e rubinetti.

Frenate ben percepibili ad esempio sondando gli umori delle imprese del settore nell'ultima rassegna Mce Expocomfort dove la riduzione delle vendite verso Berlino è stimata tra il 15 e il 30 per cento.

A fronte di un mercato globale che tiene, nell'ordine dei sette miliardi di euro, per questo comparto nel 2023 la Germania fa mancare all'appello l'8% del dato 2022 (oltre 70 milioni), frenata che sale al 17% nel mese di dicembre. «Quando si riduce la domanda della Germania - spiega Bruno Fierro, vicepresidente di Anima con delega all'internazionalizzazione - è chiaro che per le nostre imprese si crea un serio problema, anche perché guardando all'indotto dell'edilizia vediamo un mercato debole anche in Italia. Ad ogni modo le aziende stanno lavorando per sostituire mercati chiusi come Russia e Cina con altre aree, per esempio Medio Oriente o India, dove stiamo crescendo. Dobbiamo però essere più attenti all'Africa, che vale ancora troppo poco per il settore: c'è ancora una certa ritrosia che va superata per non rischiare di perdere questa

grande opportunità».

Altro comparto chiave, per l'economia di Berlino ma anche per i nostri componentisti, è ovviamente l'auto. Finora non in difficoltà come capitato all'edilizia ma comunque alle prese con una situazione non brillante. Se si guarda alla produzione nazionale di veicoli, la Germania nel primo trimestre del 2024 ha assemblato 1,04 milioni di vetture, il 9% in meno rispetto allo stesso periodo del 2023. «Già nella seconda parte dello scorso anno si poteva percepire il rallentamento di Berlino - spiega il vicepresidente di Anfia e presidente della componentistica Marco Stella - ed è chiaro che questo sia un problema, dato che in quel paese esportiamo 5 miliardi di controvalore. I costruttori sono in difficoltà nei volumi produttivi e si vedono anche tensioni finanziarie crescenti nei loro fornitori locali. Si sta innestando un circolo vizioso tra margini ridotti, nuove tecnologie che richiedono investimenti e clienti che non stanno confermando i volumi previsti».

Per la componentistica auto verso la Germania l'ultimo trimestre dello scorso anno vede un calo del 6,5%, frenata confermata anche dalle prime rilevazioni di gennaio.

E più in generale, se il 2023 non è stato brillante per le nostre vendite verso Berlino, le prime avvisaglie per l'anno in corso proseguono nello stesso trend, con i metalli a cedere nel primo bimestre il 17,1% (ma qui a contare è anche l'effetto prezzo sui listini), i macchinari oltre un punto, mentre per i mezzi di trasporto il progresso è limitato allo 0,4% grazie alle auto, il cui export invece prosegue nella crescita e realizza un progresso di oltre l'8 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sui componentisti nazionali il freno tedesco: la produzione di vetture giù del 9% nel primo trimestre

-0,7%

LA PRODUZIONE

In Italia, nel 2023, i volumi di produzione metalmeccanica sono diminuiti dello 0,7% su 2022 (+2% in Germania e +4,5% in Francia)



ADOBESTOCK

L'industria meccanica.

Il settore metalmeccanico è fortemente eterogeneo sia per l'inclusione di una vasta gamma di attività produttive molto differenziate tra loro, sia per la diffomità delle dimensioni che caratterizzano le imprese del comparto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





Cerca



POLITICA ECONOMIA CLIMA E AMBIENTE ENERGIA SCIENZA E TECH MOBILITÀ

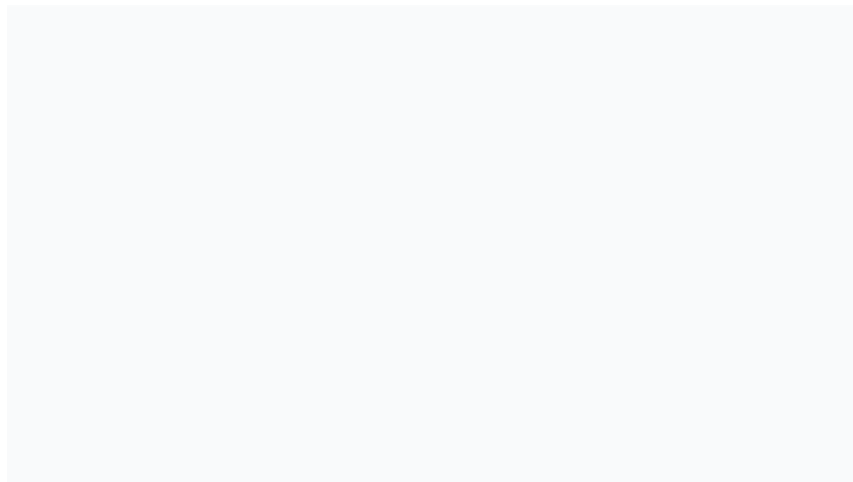
HOME ECONOMIA

INFOGRAFICA INTERATTIVA

Auto, è la Norvegia la nazione più 'full electric' del mondo

26 Aprile 2024 - di Redazione

Nei dati dell'International Energy Agency viene mostrata la quota di auto full electric (BEV) vendute negli anni sul totale delle elettriche (plug in e ibride)

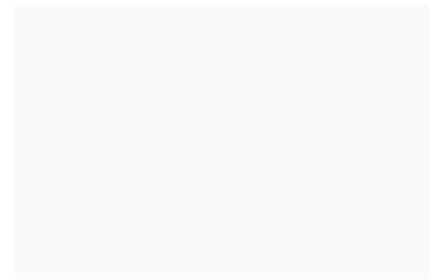


Nell'infografica INTERATTIVA di GEA, su dati dell'International Energy Agency, viene mostrata la quota di auto full electric (BEV) vendute negli anni sul totale delle elettriche (plug in e ibride). In testa nel 2023 c'era la Norvegia con il 91% di auto full electric sul totale dei veicoli elettrici venduti. Seguono Regno Unito, la media globale, la Cina e la Svezia.

Tags:

[Auto](#), [elettriche](#), [Norvegia](#)

Ti potrebbe interessare anche

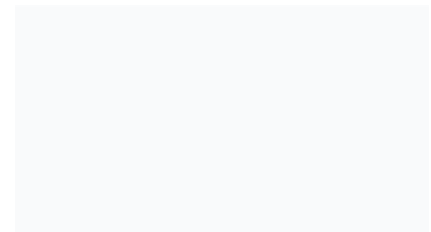


INFOGRAFICA INTERATTIVA

Auto, nel 2023 installati oltre 40mila punti di ricarica nel mondo

23 Aprile 2024 di Redazione

La nuova edizione dell'annuale Global Electric Vehicle Outlook dell'Agenzia internazionale dell'energia

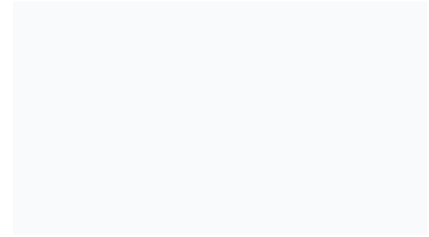


INFOGRAFICA INTERATTIVA

La produzione di energia nucleare nel mondo

07 Dicembre 2023 di Redazione

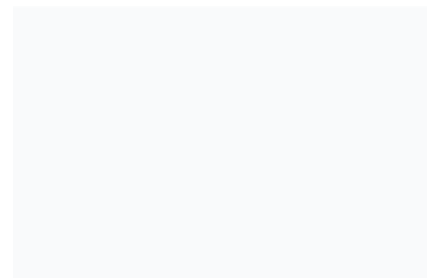
I dati Aiea, sono mostrati i dati sulla produzione mondiale di energia nucleare: in particolare, sono messi a confronto la produzione totale di energia nucleare (in GWh) e il suo peso nel mix energetico.



INFOGRAFICA INTERATTIVA
Auto, Fiat il marchio che ha
venduto di più a febbraio

11 Marzo 2024 di Redazione

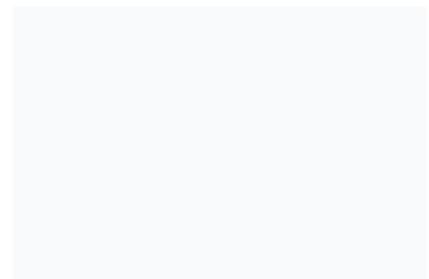
I dati Anfia sulle immatricolazioni di auto a febbraio in Italia per marchi



INFOGRAFICA INTERATTIVA
Auto, Stellantis detiene il 18,7%
delle quote del mercato europeo

21 Marzo 2024 di Redazione

I dati diffusi da Acea



INFOGRAFICA INTERATTIVA
Prezzo del carburante: Alto Adige
e Basilicata le più care

28 Novembre 2023 di Redazione

Nella mappa vengono mostrati i prezzi medi del carburante regione per regione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Iscriviti alla newsletter di GEA

Privacy Policy. *



Copyright © GEA - Green Economy Agency

Direttore responsabile: Vittorio Oreggia | Editore: WITHUB S.P.A.

Iscritta nel Registro delle Imprese di Milano | Sede legale: Via Rubens 19, 20158 Milano (MI)

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana

Numero di registrazione: 2172/2022 | Numero registrazione ROC: 30628

- [Chi siamo](#)
- [Contatti](#)
- [Privacy Policy](#)
- [Cookie Policy](#)
- [Redazione](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Errore di governo / 2

E' rischioso pubblicizzare nuovi player dell'auto prima di aver chiuso il negoziato con Stellantis

Milano. Mentre si diffondeva, nei giorni scorsi, la notizia che il colosso Dongfeng è pronto a produrre 100 mila auto in Italia, confermando così l'esistenza di una trattativa con il governo Meloni, il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, frenava dicendo che ci sono anche "altri produttori automobilistici a interloquire con il nostro dicastero". Intanto, però, secondo indiscrezioni delle ultime ore, Paolo Berlusconi sarebbe pronto ad aprire la strada in Italia proprio a Dongfeng, cominciando a im-

portare le loro auto attraverso la holding Pbf entrata per una quota del 10 per cento in Df Italia srl. Dunque, l'ipotesi dell'arrivo del colosso asiatico si fa sempre più concreta e destinata a inasprire i rapporti già poco idilliaci tra governo e Stellantis. Ma che tipo di impatto potrebbe avere tutto questo sulla filiera della componentistica nazionale nell'era della transizione energetica, considerando che Dongfeng fa soprattutto auto elettriche?

Secondo gli ultimi dati presentati

dall'Anfia in un'audizione al Senato, la filiera automobilistica italiana conta 13 milioni di addetti, pari all'8,3 per cento della forza manifatturiera del paese, fattura 50 miliardi (7 per cento del pil), investe 59 miliardi in ricerca e sviluppo - il 31 per cento del totale europeo - e contribuisce con quasi 400 miliardi al gettito fiscale dello stato. Le prospettive, però, non sono rosee: negli ultimi cinque anni l'Italia ha ceduto posizioni in Europa e con l'arrivo dell'elettrico si rischia di perdere fatturato perché un terzo delle componenti andranno fuori produzione. (Marchesano segue nell'inserto VI)

La competizione nell'auto è ottima, ma attenzione al *know how*

(segue dalla prima pagina)

"In queste settimane abbiamo in corso un tavolo al ministero con Stellantis e Anfia per portare l'attuale produzione che è di 750 mila veicoli a un milione all'anno - ricorda al Foglio Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim Cisl - A mio parere, la priorità in questa fase sarebbe mettere in sicurezza l'accordo, che vuol dire salvaguardare il lavoro delle imprese e degli addetti dell'indotto. Poi si può discutere di chi arriva e a quali condizioni". Per Uliano ha dunque poco senso pubblicizzare, come fa il ministro Urso, l'interesse di altri gruppi esteri per l'Italia in un momento in cui si sta chiudendo una trattativa così delicata con Stellantis, di cui Dongfeng, peraltro, è un partner. "Dell'accordo di cui stiamo discutendo - prosegue Uliano - fanno parte anche gli incentivi che il governo ha stanziato, ma che non si decide a rendere concreti facendo quasi intendere che può utilizzare le somme per attrarre altri produttori. Francamente, facciamo fatica a capire quale sia il disegno. Posso solo dire che non siamo contrari a una maggiore concorrenza a condizione che questo si traduca concretamente in un aumento dei volumi complessivi prodotti dal comparto auto e non in una sostituzione dei volumi prodotti da Stellantis in Italia".

Insomma, secondo il sindacato dei metalmeccanici, il colosso presieduto da John Elkann andrebbe prima di tutto "blindato sull'Italia e poi si discute di tutto il resto". D'altra parte, il governo ritiene che la debolezza del comparto sia proprio quella di avere sempre avuto nella

Fiat l'unico (maggior) produttore di auto dalle cui commesse dipende a cascata tutto l'indotto. "Negli altri paesi - ha fatto notare Urso - dalla Germania alla Francia, dalla Spagna alla Polonia, dalla Slovacchia all'Ungheria, vi sono da quattro a sette case automobilistiche e quindi credo che quest'anomalia vada presto colmata". Per Urso ha senso approfittare di un momento in cui i player globali stanno guardando con interesse all'Europa per attrarne qualcuno in Italia. Le esperienze fatte finora con gruppi esteri, però, sono viste come fumo negli occhi da maestranze e imprese. Basti pensare alla DR Auto in Molise. Azienda con capitali cinesi e alleata di gruppi asiatici, assembla veicoli nell'unico stabilimento che impiega 150-200 addetti utilizzando componenti che arrivano dall'altra parte del mondo.

"Non vogliamo che nel nostro paese prenda piede il Ckd, vale a dire il kit di parti sciolte per assemblare auto che avrebbe zero ricaduta sul territorio", dice Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. "Certe scintille mediatiche rischiano di pregiudicare il buon esito del tavolo negoziale governo-sindacati-Stellantis, i cui obiettivi andrebbero, invece, preservati: puntare a un milione di autoveicoli prodotti vuol dire aumentare di un terzo l'attuale produzione e di riflesso le forniture italiane".

La stessa Anfia, però, ha evidenziato che dal 2019 l'Europa ha perso circa 4 milioni di veicoli prodotti mentre la Cina è diventata di gran lunga il mercato di produzione più importante e che in questo contesto l'Italia è scivolata al settimo posto

nella classifica dei produttori dell'area dell'Unione europea. Cercare di stimolare la competizione può essere positivo, no? "Certamente lo è - osserva Vavassori - se il valore aggiunto che si ottiene portando nuovi produttori è assorbito dalla filiera italiana dell'auto e se questo tipo di operazione aumenta il grado di partecipazione della filiera stessa alla produzione dell'elettrico aumentando il grado di ingegnerizzazione e di ricerca e sviluppo. Ma in questo momento il massimo sforzo dovrebbe essere proteso a consolidare l'impegno di Stellantis sull'obiettivo già delineato che vuol dire lavoro sicuro per le aziende fornitrici e subfornitrici".

Insomma, se da un lato la filiera nazionale dell'auto, per la sua eccellenza, può essere attrattiva per nuovi investitori, dall'altra, si confronta con un mercato globalizzato in cui il prezzo è un fattore discriminante e con una transizione energetica che mette a rischio almeno un terzo delle sue produzioni che non servono alle auto elettriche. Ma che cosa implicherebbe esattamente la presenza massiccia di un produttore estero, esiste un rischio di appropriazione di *know how* e tecnologie italiane da parte dei cinesi? "Certo che esiste e fa parte del gioco - osserva l'economista Lucio Poma, esperto di filiere produttive che da anni studia con il suo centro ricerche di Nomisma - Il costruttore per sua stessa natura usa le filiere e in qualche modo si appropriava delle loro conoscenze. E' un po' inevitabile che questo accada. E così non sono contrario in linea di principio all'arrivo di nuovi produttori a patto che si interfaccino con i modelli



produttivi locali.

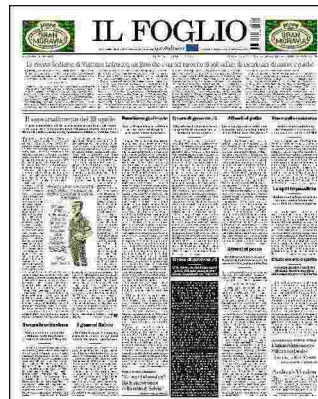
Cioè sarebbe un errore aprire le porte a una casa automobilistica che ha processi internalizzati e si rifornisce altrove per le sue componenti, strategia, peraltro, molto diffusa tra i colossi mondiali". Poma ri-

corda il precedente del gruppo Faw (brand strettamente legato al governo cinese ma supportato anche da capitali americani) nella Motor Valley di Reggio Emilia, per intenderci quella dove si producono Ferrari, Maserati, Lamborghini, Ducati e

Dallara. Nel 2020 (erano i tempi del governo Conte 2) annunciò che avrebbe investito un miliardo per le supercar ibride ed elettriche. Poi il progetto non solo è naufragato ma è finito nelle aule giudiziarie dimostrando che il tempo di una "Ferrari" cinese è ancora molto lontano.

Mariarosaria Marchesano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





AUTO tecnica

Cerca
Cerca
articoli...



ABBONATI
ALLA RIVISTA AUTO TECNICA

- NEWS
- AUTO
- TEST DRIVE
- AZIENDE
- TECNICA
- MOTORSPORT
- CLASSIC
- VEICOLI COMMERCIALI
- LE MOTO
- VIDEO
- Utenti

Home > Aftermarket > Vetture elettriche e Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?

Vetture elettriche e Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?

Di a cura della Redazione - 26 Aprile 2024

Seguici sui social

f 173,601 Fans

MI PIACE

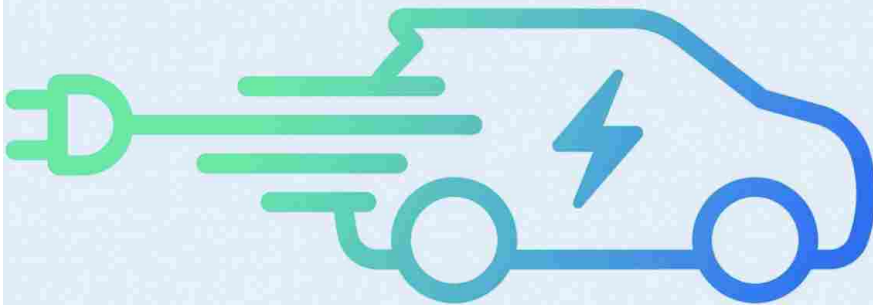
▶ 2,490 Iscritti

ISCRIVITI

Ultimi Articoli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Vetture elettriche e Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?



Pubblichiamo integralmente l'approfondimento realizzato dall'**Area Aftermarket nella Nuova Mobilità** di ANFIA-Aftermarket, dal titolo **'Vetture elettriche e Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?'**.

Il report restituisce una sintetica fotografia dell'attuale contesto di sviluppo della **mobilità elettrica** sia dal punto di vista degli attori del sistema della mobilità, sia dal punto di vista degli utenti, concentrandosi sulla situazione italiana.

Pur nella difficoltà di confrontarsi con uno scenario in continuo divenire, vengono quindi presi in esame i principali fattori di incertezza e domande aperte che gravitano attorno alla diffusione di questo tipo di tecnologia.

A questa breve analisi teorica, a firma di **Riccardo Buttafarro – Responsabile Area Aftermarket nella Nuova Mobilità di ANFIA-Aftermarket**, fanno seguito i contributi di alcune delle aziende associate alla Sezione Aftermarket di ANFIA (**Fiamm Energy Technology, NRF, Wolfoil e Landi Renzo**) che hanno voluto condividere la loro esperienza sull'argomento, nonché il loro orientamento e le loro strategie in questa fase di forte cambiamento.

Vetture elettriche e Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?

26 Aprile 2024

Fari con Lidar integrato, l'innovazione di Marelli ed Hensai a Pechino

26 Aprile 2024

Dacia Duster: più matura e anche ibrida

25 Aprile 2024

Opel Grandland, la nuova generazione debutta sulla piattaforma STLA Medium

24 Aprile 2024

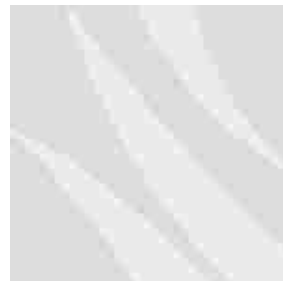
Nuova Nissan Qashqai: upgrade tecnico ed estetico

21 Aprile 2024

Articoli correlati



Fisker Ocean, il SUV elettrico californiano che fa 630 km



Abarth 595: compie sessant'anni la '500 cattiva'



PUNCH e Tecnogen presentano un generatore a idrogeno

Chiude la pubblicazione una riflessione di **Alessio Sitran – Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA-Aftermarket**, focalizzata sugli impatti della transizione ecologica e digitale sul comparto dell'autotrasporto.

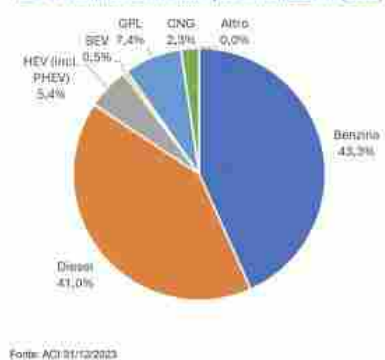
"La mobilità sostenibile mira a ridurre l'impatto ambientale e sociale dei trasporti (merci e/o persone) garantendo al tempo stesso efficienza, sicurezza e accessibilità", spiega Riccardo Buttafarro. "Se analizziamo questo concetto sia dal punto di vista degli ATTORI che da quello degli UTENTI, vediamo che ad oggi la situazione sembra, per certi versi, più complessa di qualche tempo fa.

Da diversi anni, si sente parlare di elettrificazione e, complice la direzione imboccata a livello europeo, tutta la filiera è portata a muoversi nella consapevolezza che qualunque sia il futuro che ci aspetta, l'unica certezza che abbiamo è che sarà diverso da oggi.

In primo luogo, occorre fare un ragionamento sul peso attuale delle vetture elettriche sul parco circolante nel nostro Paese.

Sicuramente il numero delle vetture 100% elettriche (BEV) vendute è in crescita, ma la quota sulla totalità del parco è decisamente contenuta, mentre diesel e benzina si spartiscono quasi alla pari l'86% del parco.

Parco circolante autovetture per alimentazione (2023)



Su un parco circolante di quasi 41 milioni di autovetture, al 31/12/2023, solo lo 0,5% è Elettrico

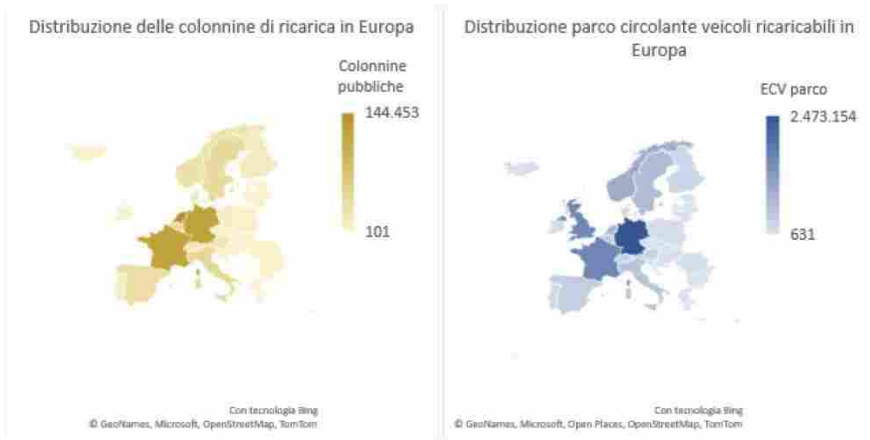
Per quanto riguarda poi il trasporto pesante su gomma (>35q), è invece lampante come il diesel sia, al momento, ancora largamente prevalente come, coprendo da sola il 97% del parco.

Entrando meglio nelle dinamiche di sviluppo del fenomeno dell'elettrificazione, abbiamo voluto analizzare la diffusione delle colonnine di ricarica, grande tema di discussione tra gli operatori del settore.

Ad oggi, oltre la metà delle colonnine ad uso pubblico si trova nel Nord-Italia, mentre sulla rete autostradale non si raggiungono neppure le mille unità.

Questo è quanto succede nel nostro Paese, mentre in Europa, come risaputo, il continente va a 'due velocità'.

Nell'infografica riportata in **Fig.1**, si può quantificare la diffusione di colonnine di ricarica in Europa e a destra la distribuzione del circolante di veicoli elettrici.



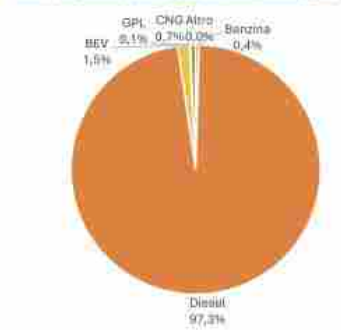
Fonte: EAFO, 31/12/2022

Fig.1

Se si esclude la Francia, che può contare su un massiccio impiego di energia nucleare, emerge come il Nord Europa sia molto avanti sul fronte elettrificazione.

Venendo al focus della nostra analisi, dopo aver riscontrato parecchie difficoltà nel "rincorrere" i cambiamenti del fenomeno elettrificazione, si è tentato di riassumerne le principali domande ancora aperte, nonché lo stato dell'arte della diffusione dei veicoli nel nostro Paese.

Parco circolante trucks per alimentazione (2022)



Fonte: ADI 31/12/2022

Su un parco circolante di circa 952 mila autocarri pesanti, al 31/12/2022, solo l'1,5% è Elettrico.

Vetture elettriche e Aftermarket: i costi

Il primo aspetto su cui abbiamo voluto soffermarci è quello legato ai costi.

Uno 'scoglio' importante per la diffusione delle auto elettriche è infatti il prezzo di acquisto, per il quale non sono al momento previste riduzioni significative, fino a quando non caleranno i costi di acquisto delle batterie.

Segue il costo del bollo auto: per le vetture full-electric sono previsti 5 anni di esenzione dal pagamento, dopo i quali si pagherà il 25% della tariffa piena, calcolata



in base alla potenza in kWh con tariffa unitaria leggermente differente da regione a regione (intorno a 2,5/3,00 euro a kWh).

Fanno eccezione a questa regola Lombardia e Piemonte, per le quali, al momento, le vetture elettriche sono esenti a vita dal pagamento del bollo.

Un altro aspetto da considerare è la ricarica delle batterie. La spesa per i carburanti per autotrazione benzina e gasolio nel 2023 è stata di 70,9 miliardi di euro¹.

Analizzando questa cifra nel dettaglio, si vede che 38,1 miliardi sono dovuti ad accise e Iva (su accise e su costo industriale).

I restanti 32,8 miliardi sono quelli fatturati per la produzione e la distribuzione. La parte fiscale nel 2023 è salita del 22,7% rispetto al 2022, mentre la parte industriale ha subito un calo del 18,1%.

La domanda che ci poniamo, se vogliamo un po' provocatoria, è la seguente: con un parco circolante totalmente elettrico, lo Stato avrebbe un ammanco pari ai 38 miliardi relativi all'acquisto dei carburanti. Questa situazione sarebbe sostenibile?

Da questa situazione, che risente ovviamente della programmazione e delle tempistiche decise a livello europeo, discendono alcune considerazioni di carattere generale.

La prima è che nel 2026 è prevista una clausola di revisione al regolamento europeo che stabilisce lo stop alla vendita di auto endotermiche al 2035, la quale potrà essere sfruttata per l'apertura a carburanti alternativi all'elettrico, come i carburanti sintetici, già menzionati nel regolamento stesso, che verrebbero utilizzati nelle vetture endotermiche.

seconda riguarda invece la composizione del nuovo Parlamento Europeo. La data per le elezioni è fissata per il prossimo giugno.

Se ci fosse un cambio nella composizione del Parlamento, cosa che sembra al momento possibile e forse anche probabile, tutte le date previste fino a questo momento per l'attuazione della neutralità delle emissioni dei veicoli, potrebbero anche essere riviste, con un possibile slittamento dello stop ai motori ICE dal 2035 al 2040.

Una simile variazione o altre variazioni che impattassero sull'utilizzo delle vetture elettriche e sul calendario attuativo del regolamento, stravolgerebbero tutti i programmi fin qui messi in campo da tutti i costruttori di parti, batterie, mezzi totalmente elettrici.

Sul fronte del mercato, poi, è un dato di fatto che senza incentivi dedicati, le vendite di vetture elettriche tendono a bloccarsi.

A tendere, qualche componente di costo del prodotto dovrà cambiare anche perché, fino a che non saranno accessibili a prezzi 'ragionevoli' le auto di piccola cilindrata e/o di piccola potenza, il potere di acquisto di gran parte della popolazione non sarà sufficiente per scegliere di acquistare vetture di questo tipo.



Oggi, a torto o a ragione, la media utenza considera le vetture elettriche anzitutto troppo costose e, secondariamente, si scontra con difficoltà legate alla ricarica, con un chilometraggio oscillante anche in funzione delle condizioni meteorologiche (gran freddo o gran caldo).

Infine, ultimo ma non meno importante, il valore residuo dell'usato oggi è bassissimo.

Per quanto riguarda i componentisti, le loro reazioni in generale sono state molto rapide. È un fatto, innanzitutto, che si trovino ad operare in un contesto in cui le Case automobilistiche stanno tenendo in piedi produzioni sia elettriche che endotermiche.

Un'altra riflessione importante riguarda tutti i prodotti e le parti delle vetture elettriche che o non ci saranno più o comunque subiranno profondi mutamenti.

È chiaro che la componentistica del motore endotermico non ci sarà più, sostituita da uno o più motori elettrici ed è altrettanto chiaro che alcuni prodotti cambieranno completamente, ad esempio i freni, che avranno una durata tra 5 e 10 volte quella attuale.

È vero che esiste un parco circolante che garantirà, a seconda delle nuove regole, da 10 a 15 anni di sopravvivenza dei ricambi così come oggi li intendiamo.

Ma è pur vero che un periodo di questa durata dovrebbe permettere a tutti i produttori e a tutte le forze che lavorano all'interno di questa filiera, ivi comprese le attività di riparazione, assicurazione e distribuzione, che comunque cambieranno significativamente, di adattarsi.

Fatta questa analisi di ampio respiro, le nostre riflessioni si concentrano su alcuni elementi di dettaglio, di cui abbiamo messo sinteticamente in evidenza gli aspetti più salienti.

Vetture elettriche e Aftermarket: le batterie

- 1. La tecnologia oggi dominante è quella delle batterie al litio.*
- 2. Le batterie maggiormente utilizzate sono quelle chiamate LFP (fosfato-litio-ferro) che, a detta degli esperti, sono più economiche e più sicure; unica pecca: l'autonomia.*
- 3. La ricerca sulle batterie allo stato solido ha attirato moltissimi investimenti. Queste batterie garantiscono maggior densità energetica, più sicurezza e, in termini di economia, si prevede arriveranno tra i 600 e 1.000 km (sembra possano sopportare fino a 6.000 cicli di ricarica di 10 minuti).*
- 4. Si sta esplorando l'uso di altri materiali, sempre con l'intento di abbattere i costi e migliorare la sicurezza e garantire un'autonomia importante e, soprattutto, si cerca di svincolarsi, per quanto possibile dalle materie prime critiche.*
- 5. Sono in fase di studio e fabbricazione le batterie a base silicio e altre batterie a base sodio.*
- 6. Recentemente, lo Stato cinese ha favorito e incentivato, per la ricerca di nuove batterie, l'unione di alcuni tra i principali attori del settore, tra cui il leader mondiale delle batterie CATL e la BYD, che oltre produrre auto elettriche, è da sempre un importante attore nella produzione di batterie.*



Vetture elettriche e Aftermarket: impatto ambientale ed emissioni nel ciclo vita

1. *Minori emissioni di CO₂ considerando l'intero ciclo di vita del veicolo.*
2. *Minore impatto derivante dalla fabbricazione di batterie.*
3. *Le emissioni per la produzione possono essere compensate nel corso della vita del mezzo.*
4. *L'obiettivo è di raggiungere una neutralità di emissioni.*
5. *Le Case automobilistiche cercano di ridurre le emissioni derivanti dalle produzioni utilizzando sempre più energie rinnovabili e, partendo dalla progettazione, prevedono l'utilizzo di materie prime riciclate per la produzione dei componenti del veicolo.*

Al momento, però, si è ancora distanti dalla NEUTRALITA'.

Un dato recente fornito da GREEN CAP dice che un'auto con batteria tra 50 e 60 kWh produce emissioni di CO₂, nel suo ciclo di vita, pari a 7 milioni di tonnellate.

Rischi vari: incendio

1. *Difficoltà di spegnimento.*
2. *Possibilità di ripartenza delle fiamme anche dopo ore dal primo spegnimento.*
3. *È necessario isolare la vettura per almeno 72 ore e tenere una distanza di 10-15 metri da ogni tipo di materiale infiammabile.*
4. *È necessario fare formazione per l'utente del mezzo, che può trovarsi a dover fronteggiare situazioni di pericolo nuove.*
5. *Occorre provvedere alla dotazione di abbigliamento e mezzi specifici per gli operatori interessati (Vigili del Fuoco, officine etc.).*

Rischi vari: trasporto e stoccaggio

1. *Le vetture elettriche richiedono un trasporto con caratteristiche differenti rispetto alle attuali vetture endotermiche (ad oggi non ci sono ancora normative specifiche, però, ad esempio, le compagnie di trasporto marittimo – traghetti e navi – chiedono che la carica della batteria sia limitata tra il 20 e il 50%).*
2. *È richiesto che le vetture vengano parcheggiate in zone specifiche, possibilmente all'aperto.*
3. *Per quanto riguarda il trasporto via terra attraverso bisarche, valgono le stesse norme delle vetture endotermiche, però le vetture elettriche devono essere etichettate.*
4. *Deve essere indicata la presenza di batteria ad alta tensione.*
5. *Chi trasporta deve essere formato su procedure specifiche in caso di emergenza (soprattutto in caso di incendio).*

In questa breve analisi di scenario, abbiamo cercato di toccare tutti i grandi punti aperti che ruotano intorno alla diffusione delle vetture elettriche nel nostro Paese. Ma ovviamente si tratta di un'analisi prettamente teorica.

Per entrare più nel concreto, abbiamo chiesto ad alcune aziende facenti parte della Sezione Aftermarket di ANFIA di 'mettersi a nudo' e raccontare le proprie esperienze,



per capire come si stiano orientando all'interno di questo momento di grande cambiamento. Alle aziende che si sono prestate a collaborare, va il nostro ringraziamento e cogliamo l'occasione per estendere l'invito alle altre aziende della Sezione a partecipare in futuro.

Siamo convinti, infatti, che, in un momento così delicato, lo spirito associativo venga fuori anche per mezzo di attività come questa, con l'intento di mettere a fattor comune conoscenze ed esperienze.

Solo così la nostra filiera potrà superare indenne l'ennesima ingaggiante sfida che si trova davanti".

(¹ Elaborazioni Centro Studi Promotor su dati del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica)

Di seguito i contributi delle aziende citati da Riccardo Buttafarro

Il contributo di FIAMM Energy Technology a cura di Stefano Lapi, Marketing Intelligence Manager

Il 28 marzo 2023 l'ANSA riferisce la notizia della ratifica, votata a maggioranza dei Ministri europei dell'Energia, del regolamento sullo stop ai motori termici alimentati a benzina e diesel nel 2035.

L'Agenzia specifica che la ratifica è avvenuta con il voto favorevole della Germania – rilasciato dopo l'intesa sull'utilizzo futuro degli elettro-carburanti (e-fuels) raggiunta con la Commissione europea – e con il voto contrario della Polonia che, per voce della Ministra dell'Ambiente, parla di "discussioni non trasparenti e informali in cui la Germania spinge per soluzioni che avvantaggiano principalmente il suo mercato" e che queste "dimostrano che ciò non ha nulla a che fare con una transizione equa".

Nella votazione, l'Italia, dal canto suo, si è astenuta ed afferma di puntare a "far considerare anche i biocarburanti tra i combustibili neutri in termini di CO₂", in quanto i veicoli con motore endotermico alimentato con combustibili neutri potrebbero essere ancora prodotti ed immatricolati anche dopo il 2035 e ritiene, nelle parole del Ministro italiano dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin "che la neutralità tecnologica dei bio-carburanti possa essere provata".

Con riguardo agli e-fuels, l'ANSA riferisce anche che "eventuali proposte future riguardanti l'uso di e-fuel saranno valutate attentamente", secondo Jan Huitema, relatore all'Europarlamento del regolamento.

Inoltre, "la Commissione europea porrà (...) nell'autunno del 2023 un atto delegato che specificherà il modo in cui i veicoli alimentati esclusivamente da combustibili di origine sintetica (e-fuels) potrebbero contribuire agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂.

La fonte europea che lo ha detto ha comunque assicurato che i biocarburanti non potranno essere inclusi, perché emettono CO₂, anche se meno di quelli fossili, e che



vanno considerate le emissioni indirette dall'uso dei terreni".

Stante questa situazione e posta la verifica intermedia della UE del 2026, se le condizioni si manterranno invariate, si assisterà, nel perimetro geografico europeo, ad uno spostamento di produzione e immatricolazione di vetture a favore delle soluzioni ibride ed elettriche pure (BEV).

Queste ultime, nelle previsioni di FIAMM Energy Technology, raggiungeranno nel 2030 il 60% delle vetture di nuova immatricolazione sul mercato europeo.

Per quanto riguarda le batterie di avviamento e ausiliarie si prevede una continua predominanza anche nei prossimi 5 anni delle batterie al piombo in quanto considerata la soluzione più sicura ed economica ad oggi esistente sul mercato.

Lo spostamento nelle immatricolazioni si rifletterà sulla batteria a 12 volt sia al livello di primo impianto che in termini di impatti sull'aftermarket.

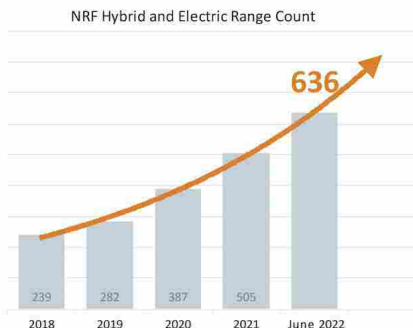
Nel primo equipaggiamento, in particolare, si assisterà ad un trend di stabilità nella tecnologia AFB® (Advanced Flooded Battery) e di fortissima crescita nella tecnologia AGM (Absorbent Glass Material), che, nel 2027, saranno montate sull'85% delle nuove vetture.

Diversa la situazione nell'aftermarket, dove il peso della tecnologia tradizionale (SLI) continuerà ad essere significativo, seppur in decrescita (passando da una quota del 70% del 2022 ad una del 50% nel 2027): tendenza, quest'ultima, che vedrà ancora una volta protagonista una crescita speculare delle batterie con tecnologia premium e che FIAMM Energy Technology è pronta ad intercettare con la sua gamma, sviluppata in anni di stretta e continuativa collaborazione intrecciata con le ingegnerie delle Case automobilistiche.

Il contributo di NRF a cura di Giuseppe Pisciueneri, Business Development Manager Italy

Si riporta integralmente l'intervista rilasciata ad agosto 2023 da Ben Meek, e-Mobility Director di NRF alla redazione della rivista SicurAUTO.it

NRF Product Range – Electric and Hybrid Application



Range Top 10:

Radiators	101
Condensers	100
Interior blowers	98
Compressors	28
Receiver dryers	27
Oilcoolers	27
Expansion valves	25
Thermostats	24
Interior heating	20
Intercooler	20

another

500

in development



Team E-Mobility

- CREAZIONE DI UN TEAM DEDICATO
- GUIDARE TUTTE LE ATTIVITÀ RIGUARDANTI L'E-MOBILITY, INCLUSI RICERCA, SVILUPPO DEL PRODOTTO E MARKETING
- DIVENTARE IL PARTNER DI RIFERIMENTO PER I VEICOLI (H)EV NEL MONDO DELLE SOLUZIONI DI RAFFREDDAMENTO AFTERMARKET E OLTRE

Come si differenzia la gestione termica in un'auto ibrida o elettrica rispetto a una tradizionale a combustione interna?

Per riassumere, i veicoli elettrici e ibridi richiedono sistemi di gestione termica più complessi per mantenerli in funzione.

Per un motore a combustione si ha il circuito di raffreddamento del motore, poi è stato sviluppato il circuito dell'aria condizionata per i passeggeri; ora, con l'aggiunta di un azionamento elettrico, abbiamo bisogno di un circuito di condizionamento termico per la batteria e l'elettronica di potenza, quindi passiamo al minimo 3 loop su veicoli elettrici e 4 circuiti di raffreddamento con veicoli ibridi e una propensione per sistemi più complessi in futuro per ottimizzare l'efficienza e massimizzare l'autonomia del veicolo!

L'altro grande cambiamento è che il riscaldamento della batteria e dell'abitacolo diventa più importante del raffreddamento sui veicoli elettrificati, specialmente nei climi più freddi!

Ciò porterà nuove tecnologie e componenti all'aftermarket nei prossimi anni!

In che misura l'elettrificazione ha impattato sulla produzione di componenti vitali per il motore ICE (pompe acqua, compressori A/C, Compressori, etc.) azionate prima tramite cinghie di trascinamento e ora con motori elettrici? Ci sono delle tipologie di prodotti più elettrificati di altri?



Al momento non vediamo alcuna differenza nella disponibilità di componenti azionati meccanicamente sul mercato e non prevediamo che cambi a medio termine, poiché i motori a combustione rimarranno in circolazione per molti anni a venire e avranno bisogno di riparazione!

Sui nuovi veicoli stiamo assistendo al passaggio da componenti azionati meccanicamente come le pompe a componenti azionati elettricamente; in effetti questo è in corso già da tempo, ovvero da quando i sistemi stop-start sono stati introdotti con lo standard Euro 5/Euro V.

Questa mossa mirava inizialmente a ridurre le emissioni del veicolo riducendo i carichi meccanici non essenziali sul motore, ma, con la piena elettrificazione, diventa una necessità e la norma.

In NRF ci stiamo preparando all'aumento della domanda di componenti di gestione termica elettrificati.

Ad esempio, abbiamo già alcuni compressori elettrici e pompe dell'acqua e-drive nella nostra gamma e stiamo lavorando duramente per aumentare la gamma di parti che possiamo offrire nel canale dell'aftermarket indipendente.

Nella documentazione che ci avete condiviso abbiamo visto il forte incremento di alcune famiglie prodotti; sino a quando prevedete tale crescita così esponenziale per l'aftermarket?

Quando si parla dell'aftermarket totale, questa è una domanda che dovremmo porre agli analisti di mercato!

Noi di NRF ci concentriamo sull'aumento della nostra offerta di prodotti per soddisfare le esigenze del mercato.

I massimi volumi di produzione automobilistica osservati nel 2018 probabilmente non si vedranno più fino alla seconda metà dell'attuale decennio, ma insieme al costo della vita più elevato e al passaggio OEM all'elettrico, i consumatori di motopropulsori stanno scegliendo di far funzionare più a lungo i loro attuali veicoli con motore a combustione; il che, a sua volta, sta aumentando la domanda nell'aftermarket e completando la crescita che crediamo sarà sostenuta ancora per alcuni anni.

Questo ci spinge a continuare ad aumentare le famiglie di prodotti nella nostra gamma di propulsori a combustione per soddisfare la domanda.

State lavorando anche sull'ottimizzazione dell'autonomia dei veicoli elettrici tramite Thermal Management su misura per le Case auto?

Stiamo osservando da vicino l'adozione di veicoli elettrici in termini di marca e modello: se vogliamo essere onesti, Tesla è un passo avanti in termini di volumi e prezzi grazie al fatto che sta producendo veicoli elettrici a batteria negli ultimi 10 anni.

Le analisi dicono che il Modello Y è l'auto più venduta al mondo nel 2023 e questo è un fatto.

Al momento eseguiamo 2 BEV dimostrativi, entrambi di Tesla, poiché sono



rappresentativi di ciò che sta aparendo nell'aftermarket, ci consentono di mostrare i cambiamenti tecnologici nella gestione termica e di aiutare a educare il mercato.

Prevediamo che il mercato diventi più competitivo con più marchi/modelli, sia europei che cinesi, che si diffonderanno nell'aftermarket nei prossimi anni.

La nostra offerta si svilupperà per adeguarsi a questo.

Pensate che il ban alle auto nuove ICE dal 2035 potrà avere un impatto sul vostro business? O sarà controbilanciato dalle famiglie di componenti elettrificati e per auto EV?

In NRF vediamo il passaggio alla e-Mobility come un'opportunità per la nostra attività, principalmente in Europa, al momento; di qui, il recente annuncio della creazione della nostra nuova sede NRF e-Mobility presso l'Automotive Campus NL a Helmond (NL) e i piani futuri su cui stiamo lavorando per espandere non solo la gamma di prodotti che offriamo, ma anche i servizi di formazione e supporto per i nostri clienti.

In questo modo, si rafforza anche la diversità della nostra attività, poiché restare fermi lascerebbe un soggetto passibile delle conseguenze del divieto di nuove auto ICE in Europa nel 2035.

La realtà è però che le auto ICE rimarranno il principale generatore di entrate per NRF e per l'aftermarket in tutto il mondo fino al 2035 e, al di là di questo, manterranno comunque un ruolo significativo!

Per riassumere, consideriamo queste gamme di prodotti complementari per il prossimo futuro.

Quali sono i piani futuri di NRF per continuare a svilupparsi nel mercato della gestione termica sui veicoli ibridi ed elettrici?

NRF è da tempo uno dei principali fornitori di sistemi termici e di raffreddamento nell'aftermarket e riconosciamo che il passaggio alla gestione termica sui veicoli ibridi ed elettrici non è semplice per l'aftermarket e le officine indipendenti; quindi, ci siamo concentrati e continueremo a concentrare molta della nostra attenzione nel connetterci con il mercato e mostrare ciò che è possibile in questo campo, aiutandolo a superare il fattore paura nel lavorare su veicoli ibridi ed elettrici.

A tal fine, stiamo lavorando per sviluppare la nostra offerta su 3 pilastri: ricambi, know-how e formazione.

Con una crescente attenzione al know-how e alla formazione per supportare il mercato, annunceremo presto ulteriori sviluppi per quanto riguarda l'offerta NRF e-Mobility.

Il contributo di Wolfoil a cura di Davide Sasseti Country Manager Italy



In merito alla mobilità elettrica Wolf Oil Corporation ha deciso di introdurre nel secondo quarto del 2023 alcuni prodotti appositamente sviluppati per questi veicoli presenti sul mercato da alcuni anni.

Lo sviluppo di fluidi specializzati sta iniziando a prendere slancio, la gestione termica, la conducibilità elettrica e la protezione dei componenti sono solo alcune delle grandi sfide che i fluidi convenzionali non sono in grado di affrontare ed è per questo motivo che abbiamo deciso di investire in questo settore.

La nostra azienda continua comunque a sostenere lo sviluppo di prodotti per motori ICE perché nei restanti mercati a livello mondiale questi propulsori continueranno ad essere prodotti ed un'inversione totale del parco circolante ci sembra difficilmente realizzabile in tempi brevi ed è per questo motivo che i nostri sforzi si stanno concentrando principalmente nei confronti dei prodotti a bassa viscosità rivolti ai veicoli ibridi, segmento in continuo aumento su tutti i mercati europei.

Da diversi anni Wolf è impegnata in un processo di trasformazione e diversificazione della propria offerta di prodotti con l'obiettivo di sostenere la transizione energetica.

Nel 2019 Wolf Oil Corporation è stata una delle prime aziende a lanciare la gamma ibrida con lubrificanti sintetici a bassa viscosità che riducono le emissioni di CO₂ e sono stati progettati per offrire le migliori prestazioni nei veicoli ibridi.

Sempre dallo stesso anno è partner ufficiale del FIA World Rally Championship. Per Wolf Oil Corporation tale partnership è sinonimo di ricerca costante di precisione e innovazione ingegneristica.

Con l'evoluzione del campionato verso auto ibride ad alte prestazioni a partire dalla stagione 2022, stiamo monitorando l'impegno del mondo sportivo verso un futuro più green e lo stiamo usando come ispirazione per sviluppare i lubrificanti di domani.

Allo scopo di ridurre l'impatto ambientale stiamo concentrando una parte dei nostri sforzi per sostituire gli imballi attuali in imballi maggiormente sostenibili soprattutto dal punto di vista della loro riciclabilità per fare in modo che siano ecocompatibili.

Si riporta integralmente l'intervista rilasciata a luglio 2023 da Davide Sasseti alla redazione della rivista SicurAUTO.it

Perché i veicoli ibridi ed elettrici richiedono fluidi specifici, come olio motore e liquido trasmissione o liquido di raffreddamento per la batteria?

Nel caso dei motori ibridi, occorre sviluppare prodotti specifici a seconda se i liquidi sono a contatto con il motore elettrico oppure con il motore termico e devono avere delle caratteristiche specifiche perché, a differenza dei motori completamente termici, per questa tipologia di motori si utilizzano viscosità estremamente basse (nell'ordine dello 0W20 a scendere fino allo 0W8 per i motori di ultimissima generazione).

Nel caso delle auto completamente elettriche occorrono dei liquidi specifici perché, a contatto con metalli diversi, non devono creare ruggini e/o cariche elettrostatiche, che andrebbero ad inficiare il corretto funzionamento dell'unità motrice elettrica.

Cosa cambia tra lubrificanti motore per auto ICE e quelli per auto elettrificate



o Plug-in?

In che modo sono stati ottimizzati per le differenti condizioni di lavoro? Come anticipato in precedenza, la caratteristica principale che varia rispetto ai motori ICE nelle elettrificate plug-in è che essendo presenti motori di cilindrata inferiore con caratteristiche prestazionali molto importanti, dalle case madri viene richiesta una bassissima viscosità, al fine di ridurre i consumi e quindi l'impatto in termini di CO₂ e, soprattutto, prevenire l'LSPI (Low speed pre-ignition), fenomeno che caratterizza i motori delle auto ibride plug-in.

Quali sono i vantaggi offerti dagli oli motore specifici per veicoli ibridi e plug-in in termini di efficienza del carburante e di riduzione delle emissioni?

In termini di riduzioni di consumi, e quindi di impatto sull'immissione di CO₂ nell'atmosfera, si può quantificare a seconda dello stile di guida del conducente da un 2% ad un 4%, che moltiplicato per milioni di veicoli, rappresenta numeri importanti. A livello di efficienza, una delle caratteristiche principali di questi lubrificanti oltre a quelle descritte in precedenza, è quella di 'pulire' gli organi meccanici del motore facendo sì che siano sempre alla massima efficienza, e, facendo questo, permettendo al motore di esprimere la migliore performance in qualsiasi condizione.

I fluidi ed i lubrificanti devono tenere conto delle diverse condizioni operative nelle trasmissioni ibride/EV. Ad esempio, i profili di temperatura della trasmissione differiscono dal tradizionale funzionamento della trasmissione del veicolo con motore a combustione interna (ICE), con picchi di temperatura localizzati che si verificano quando c'è un grande assorbimento di corrente improvviso sul motore elettrico.

La viscosità dinamica, la densità, il calore specifico e la stabilità termica e ossidativa dei fluidi sono tutti attributi sempre più importanti per questi motivi.

Perché per le auto elettriche è necessario utilizzare liquidi di raffreddamento specifici come Wolf Electrum Coolant? Cosa cambia rispetto ai liquidi di raffreddamento per auto tradizionali?

Rispondo per punti. Interattività elettrica: in un numero crescente di nuovi progetti, il motore elettrico e l'elettronica possono entrare in contatto con i liquidi e, in alcuni casi, possono anche essere immersi nel liquido.

Molti motori elettrici funzionano a temperature più elevate e tensioni più elevate.

Nuovi materiali: i veicoli elettrificati incorporano una grande quantità di rame ed elettronica di potenza nei loro progetti, insieme a nuovi materiali plastici utilizzati per l'isolamento o per sostituire i tradizionali materiali metallici per l'alleggerimento.

Alcuni di questi materiali non hanno fatto parte dell'architettura di trasmissione tradizionale.

Per i fluidi, ciò significa nuove considerazioni sulla compatibilità chimica con questi materiali, al fine di prevenire problemi come la corrosione o il degrado del materiale. Temperature diverse.

Con una sempre maggiore diffusione di veicoli elettrificati, come cambierà la



quota % di prodotti tra ICE- BEV secondo le vostre previsioni? Ci saranno meno vendite ma maggiori margini per liquidi sempre più evoluti, ad esempio per il raffreddamento di batterie-inverter nelle auto elettriche?

Nelle nostre previsioni, l'impatto di queste autovetture sarà sempre maggiore nel futuro, ma prevedere in termini percentuali un impatto reale è impossibile, perché le variabili in gioco sono molteplici.

Uno dei problemi principali riguarda le infrastrutture e gli investimenti che verranno effettuati per produrre maggiore energia perché, è qui che si deciderà se questa tecnologia potrà essere realmente implementata o meno.

Allo stato attuale, manca sia l'infrastruttura necessaria a sostenere un numero di vetture sempre crescente, sia, soprattutto, una disponibilità di energia sufficiente a coprire il fabbisogno dell'industria/uso privato e ricarica dei mezzi.

In questo contesto pensiamo che il mercato dell'autoriparazione rimarrà invariato in termini numerici per almeno i prossimi vent'anni.

Quali sono le prospettive future per i lubrificanti per veicoli ibridi e in che modo Wolf intende continuare a evolversi in questo settore?

Attualmente, grazie alla collaborazione in diversi campionati di livello mondiale, ad esempio il mondiale WRC, siamo in grado di sviluppare le tecnologie del futuro. Uno dei nostri maggiori impegni è trovare nuove tecnologie per la mobilità del futuro e, in quest'ottica, siamo confidenti che in termini di volumi e business complessivo continueremo a crescere e ad investire in questo settore.

Il contributo di LANDI RENZO a cura di Alessandro Lanari Marketing Director Aftermarket

Si riporta integralmente l'intervista rilasciata a luglio 2023 da Alessandro Lanari alla redazione della rivista SicurAUTO.it

Quali sono i vantaggi della conversione di un'auto ibrida in un motore "trifuel" (elettrico/benzina/GPL)?

Aumento dell'autonomia, vantaggi economici derivanti da utilizzo del GPL [prezzo €/L inferiore a quello della Benzina] nelle situazioni durante le quali il powertrain funziona in modalità esclusivamente termica (es: autostrada, superstrada...).

Come funziona il processo di conversione di un'auto ibrida plug-in?

Il processo di installazione è paragonabile a quello necessario per le normali vetture, salvo il tema della sicurezza in quanto siamo in presenza di batterie ad alto voltaggio. Per operare su tali veicoli è quindi richiesta l'abilitazione PES-PAV-PEI.

Quali sono le prestazioni e le caratteristiche di un'auto ibrida plug-in e bifuel benzina-GPL?



Sostanzialmente invariate, salvo la presenza di un circuito di alimentazione dedicato per il GPL e la presenza [a volte impercettibile] del serbatoio aggiuntivo.

Qual è il mercato target per la conversione di auto ibride in motori "trifuel"?

Per essere considerata trifuel la vettura deve poter essere di partenza classificata come Plug-IN; pertanto, il mercato target per questa specifica applicazione sono le vetture PHEV immatricolate o di prossima immatricolazione.

Quali sono i costi associati alla conversione di un'auto ibrida in un motore "trifuel" e quanto si può risparmiare in termini di carburante?

Dipende dalla vettura.

Quali sono le sfide tecniche e normative che devono essere affrontate nella conversione di auto ibride plug-in rispetto alle normali ICE? Avete effettuato test specifici in relazione all'alta tensione o certificazioni particolari tramite enti come Dekra, TUV o altri?

La principale sfida tecnica che abbiamo affrontato è relativa alla calibrazione del nostro sistema di alimentazione affinché venissero superate le prove di emissione.

Non abbiamo dovuto effettuare ulteriori test in quanto i nostri sistemi non interferiscono con le parti 'ibride' delle vetture, pertanto rimangono tutte certificate dai rispettivi Costruttori secondo le norme vigenti.

Qual è la posizione di Landi rispetto alle tecnologie elettriche in confronto alla conversione di auto ibride in motori "trifuel"?

Il nostro punto di vista è di parte in quanto sfortunatamente non si possono installare impianti a GPL su vetture full electric, pertanto se dovesse permanere il bando dei motori endotermici al 2035, sicuramente subiremo delle conseguenze.

Questo limitatamente alla zona EU, in quanto nel mondo ci sono molti casi virtuosi di sovvenzioni statali per la conversione di vetture endotermiche benzina a GPL/Metano.

Conversioni che da subito possono contribuire attivamente alla riduzione delle emissioni.

Quali sono i piani futuri di Landi per la conversione di auto ibride in motori "trifuel"?

Monitoriamo attentamente l'uscita sul mercato di vetture alimentate a benzina con diversi gradi di elettrificazione in modo da poter proporre al consumatore sui modelli a maggiore diffusione i nostri Kit di conversione.

Rispondiamo inoltre alle esigenze delle filiali locali delle Case auto che desiderano offrire versioni con alimentazione anche a GPL su vetture in gamma.



Gli impatti sul comparto dell'autotrasporto, a cura di Alessio Sitran Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA-Aftermarket

Il settore dell'autotrasporto, così come quello del veicolo industriale, ad esso intrinsecamente collegato, è cambiato in modo radicale nel corso degli ultimi 20 anni.

È stato indubbiamente un cambiamento indotto dal mercato – con l'apertura del Mercato comune e l'ingresso di nuovi player – dall'evoluzione normativa, ma, in modo ancora più fattivo, dall'evoluzione tecnologica.

Concetti come veicolo-piattaforma, governance dell'attività di trasporto data-driven, gestione smart delle informazioni, servitizzazione e, ancora, connettività favorita dai processi di digitalizzazione sono temi che erano impensabili, o comunque difficilmente prevedibili, 20 anni fa (il tachigrafo era ancora analogico!) e che oggi si intrecciano con il più recente, ma forse ancora più dibattuto, tema della transizione energetica e dello sviluppo, anche per il veicolo industriale, di nuove forme di trazione, in primis l'elettrificazione.

Oggi stiamo assistendo, all'interno del processo di digitalizzazione e di servitizzazione e tra le tante innovazioni che il settore dell'autotrasporto sta sperimentando, al cambiamento paradigmatico del rapporto prodotto-servizio.

Questo confronto sta cambiando in modo radicale perché, innanzitutto, si sta trasformando il contesto in cui le realtà aziendali devono operare, sempre più caratterizzato da variabili esogene complesse che lo rendono ancora più incerto e volatile.

Oggi, il prodotto fisico non solo deve essere accompagnato dall'erogazione di un servizio, ma, in qualche modo, deve esso stesso esserne un facilitatore, nel senso che digitalmente e tecnologicamente lo deve alimentare.

In secondo luogo, sempre più si fa strada un modello di business che, anche a livello di governance aziendale, sta spingendo con crescente magnitudo e velocità verso soluzioni di piattaforma, ovvero contesti transazionali che devono essere interpretati secondo una logica di Internet of Value (ioV).

In questi contesti, l'elemento transazionale è costituito da servizi data-driven offerti all'interno di una logica di relazione tra piattaforme caratterizzata da inte(g)razione, un sistema che permette di incrociare e alimentare in modo più efficace, sostenibile e durevole la catena di valore del cliente finale.

La prospettiva è, qui, di lungo periodo e, indubbiamente, di maggiore complessità, perché richiede un approccio che bilanci azioni di sub-ottimo finalizzate a migliorare il rapporto prodotto-servizio, approccio che solo in un arco temporale medio-lungo può portare a cogliere appieno le nuove opportunità offerte dal processo di digitalizzazione e di innovazione tecnologica.

Questa evoluzione sta interessando in modo particolare il comparto dell'automotive, dove la digitalizzazione e l'interconnettività ad essa legata sono tra i principali megatrend che ormai le ricerche e la letteratura di settore annoverano tra i principali



driver di cambiamento del settore stesso.

A fronte dei mutamenti in corso, al comparto automotive è chiesta oggi, in misura maggiore che in passato, un'elevata reattività, per adattarsi alle nuove richieste del mercato e all'evoluzione tecnologica.

Per contro, l'automotive rimane ancora tradizionalmente un settore pro-ciclico, che quindi tende ad amplificare gli effetti dei trend macroeconomici, specie quando sono negativi come quelli vissuti oggi.

Le sfide poste dalla digitalizzazione, ma anche dai processi di elettrificazione e diffusione dei paradigmi della mobilità condivisa e della guida autonoma, impongono una forte capacità di cambiamento e di adeguamento per continuare a creare valore lungo tutta la filiera di settore, non da ultimo considerando che i player industriali sono sempre più consapevoli che l'interazione e l'integrazione fra categorie della supply chain sta aumentando e diversificandosi nel tempo.

Proprio sull'elemento valoriale si può osservare – e confermare – come il processo di servitizzazione (che trae vantaggio dalla digitalizzazione e dall'interconnettività che, rispetto alla prima, ne è l'elemento di collegamento e di derivazione) assolve in misura crescente una funzione anticiclica.

Il modello di piattaforma sopra descritto si declina in una spiccata collaborazione / competizione ("co-petition") tra player (dinamica orizzontale) o tra reti di filiera (dinamica verticale) che interagiscono tra loro in una logica di 'ecosistema', laddove osserviamo sistemi che si parlano ancora di più vicendevolmente e che cercano di elaborare modelli di business compatibili con le rispettive peculiarità, al tempo stesso condividendo una value proposition in cui sostenibilità e valorizzazione economica incrociano e alimentano la catena di valore del cliente finale.

Da ultimo, il modello di piattaforma e di servitizzazione impone anche un re-skilling dei set di competenze attuali della forza lavoro, sempre più impattata dai processi di trasformazione tecnologica e, conseguentemente, sempre più bisognosa di focalizzarsi sull'acquisizione di nuove competenze (ad esempio in ambito software) e sulla gestione di nuove aree di intervento (ad esempio elettrificazione e, in prospettiva, guida autonoma).

[aftermarket](#) [Anfia](#) [Auto elettriche](#) [BEV](#)

[Articolo precedente](#)

Fari con Lidar integrato, l'innovazione di Marelli ed Hensai a Pechino

[ALTRO DALL'AUTORE](#)



ORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

MY
INFORICAMBI

BANCA
DATI



Home Lavoro ed Economia

LAVORO ED ECONOMIA

Auto elettriche e aftermarket: il report di ANFIA

By **Marco Lasala** 26 Aprile 2024

1 0

Tempo di Lettura: 3 min



Le **auto elettriche** sono al centro di un grosso dibattito politico e mediatico.

Se l'Unione Europea ha letteralmente spiazzato tutti, consumatori e case automobilistiche, imponendo come limite, il 2035, per la commercializzazione di veicoli termici. Le **auto elettriche** sono uno strumento valido e alternativo alla mobilità del futuro.

Nonostante lo scarso appeal verso il pubblico europeo, le **EV** sono in costante crescita, anno dopo anno, ma osservando il parco circolante, la loro quota è alquanto limitata. Le vetture con alimentazione benzina e diesel, continuano a conquistare consensi, soprattutto grazie alla tecnologia ibrida.

Secondo **Riccardo Buttafarro, Responsabile Area Aftermarket nella Nuova Mobilità di ANFIA- Aftermarket**, occorre fare un ragionamento sul peso attuale delle vetture elettriche sul parco circolante nel nostro Paese.

ULTIME NOTIZIE



Continental lancia la nuova linea di pneumatici Conti Eco Gen 5

26 APRILE 2024



Danni alla vernice e alla carrozzeria da raggi solari

26 APRILE 2024



Marelli presenta a Pechino i fari anteriori con lidar integrato

26 APRILE 2024



Toyota 4Runner 2025: il fuoristrada inarrestabile

24 APRILE 2024





Una situazione, quella di oggi, molto complessa, nonostante da diversi anni si sente parlare di elettrificazione, la filiera dell'aftermarket dovrà muoversi con consapevolezza e con la certezza che rispetto a oggi, tutto cambierà.

Auto elettriche: carenza di infrastrutture e non solo

Oltre la metà delle colonnine elettriche destinate a uso pubblico, si trovano nel Nord-Italia, mentre sulla rete autostradale non si raggiungono neppure le mille unità.

Al 31 dicembre 2023 le colonnine elettriche presenti in Italia, destinate ad uso pubblico, sono 50.678.

Rispetto al 2022 sono state installate 13.906 punti di ricarica. Della totalità delle colonnine, solo il 5% ha una potenza superiore ai 150 kW, il 9% una potenza compresa tra i 50 e i 150 kW e l'86% è in grado di erogare meno di 50 kW.

Uno "scoglio" importante per la diffusione delle auto elettriche è infatti il prezzo di acquisto, per il quale non sono al momento previste riduzioni significative, fino a quando non caleranno i costi di acquisto delle batterie.

Segue il costo del bollo auto: per le **vetture full-electric** sono previsti 5 anni di esenzione dal pagamento, dopo i quali si pagherà il 25% della tariffa piena, calcolata in base alla potenza in kW/h con tariffa unitaria leggermente differente da regione a regione (intorno a 2,5/3,00 euro a kW/h).

Senza incentivi dedicati, le auto elettriche costano ancora troppo.

Per quanto riguarda i **componentisti**, le loro reazioni in generale sono state molto rapide.

È chiaro che la componentistica del motore endotermico non ci sarà più, sostituita da uno o più motori elettrici ed è altrettanto chiaro che alcuni prodotti cambieranno completamente, ad esempio i freni, che avranno una durata tra 5 e 10 volte quella attuale. È vero che esiste un parco circolante che garantirà, a seconda delle nuove regole, da 10 a 15 anni di sopravvivenza dei ricambi così come oggi li intendiamo.

Ma è pur vero che un periodo di questa durata dovrebbe permettere a tutti i produttori e a tutte le forze che lavorano all'interno di questa filiera ivi comprese le attività di riparazione, assicurazione e distribuzione, che comunque cambieranno significativamente, di adattarsi.

I Dati ANFIA sulle auto elettriche

RISCHI VARI: INCENDIO

Difficoltà di spegnimento.

Possibilità di ripartenza delle fiamme anche dopo ore dal primo spegnimento.

È necessario isolare la vettura per almeno 72 ore e tenere una distanza di 10-15 metri da ogni tipo di materiale infiammabile.

È necessario fare formazione per l'utente del mezzo, che può trovarsi a dover fronteggiare situazioni di pericolo nuove.

Occorre provvedere alla dotazione di abbigliamento e mezzi specifici per gli operatori interessati (Vigili del Fuoco, officine etc.).

RISCHI VARI: TRASPORTO E STOCCAGGIO

Le vetture elettriche richiedono un trasporto con caratteristiche differenti rispetto alle attuali vetture endotermiche (ad oggi non ci sono ancora normative specifiche, però, ad esempio, le compagnie di trasporto marittimo – traghetti e navi – chiedono che la carica della batteria sia limitata tra il 20 e il 50%).

È richiesto che le vetture vengano parcheggiate in zone specifiche, possibilmente all'aperto.

Per quanto riguarda il trasporto via terra attraverso bisarche, valgono le stesse norme delle vetture endotermiche, però le vetture elettriche devono essere etichettate.

Deve essere indicata la presenza di batteria ad alta tensione.

Chi trasporta deve essere formato su procedure specifiche in caso di emergenza (soprattutto in caso di incendio).

Articolo precedente



Continental lancia la nuova linea di pneumatici Conti Eco Gen 5

ARTICOLI CORRELATI

LAVORO ED ECONOMIA

OCTO Telematics: Corrado Sciolla è il nuovo CEO



LAVORO ED ECONOMIA

Bosch punta sull'innovazione



MOTORPARTS

YOUR QUALITY SUPPLIER

LAVORO ED ECONOMIA

Asso Ricambi e Motorparts:
una nuova partnership per le
due ruote



IN EVIDENZA [BUSINESS E FLOTTE](#) [AUTO ELETTRICHE](#) [AUTO IBRIDE](#) [COM'È & COME VA](#) [SMARTWALL](#) [LIFESTYLE](#) [CONCESSIONARI](#)

AUTO **AUTO ELETTRICHE**

Auto elettriche e aftermarket, cosa aspettarsi in futuro? Il report di ANFIA

A fine 2023 le EV sono ferme allo 0,5% di quota del parco circolante

di **Gaetano Scavuzzo** 26 Aprile, 2024

[Auto elettriche >](#)

ULTIME NEWS

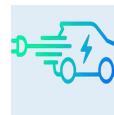


Kia EV9 GT: la versione ad alte prestazioni arriverà a gennaio 2025



L'espansione dell'industria automobilistica cinese in Italia: il ruolo di Paolo Berlusconi e l'arrivo di Dongfeng

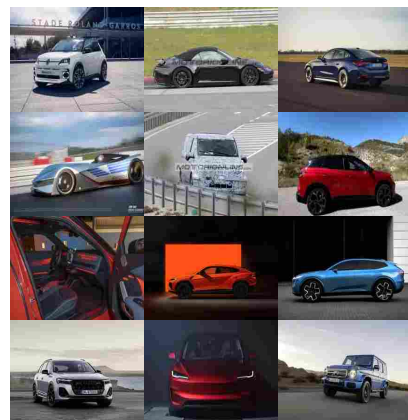
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Auto elettriche e aftermarket, cosa aspettarsi in futuro? Il report di ANFIA

Le vendite di auto 100% elettriche sono in crescita, ma la quota sulla totalità del parco rimane esigua, mentre le **vetture diesel e benzina, che insieme rappresentano l'86% del totale**, si spartiscono quasi in egual misura la quasi totalità del parco. Delle circa 41 milioni di auto dell'intero parco circolante italiano alla fine di dicembre 2023, **le vetture elettriche rappresentano appena lo 0,5%**.

FOTO



[TUTTE LE FOTO >](#)

A "fotografare" l'attuale contesto di (mancato) sviluppo della mobilità elettrica in Italia è lo studio realizzato dall'Area Aftermarket nella Nuova Mobilità di **ANFIA-Aftermarket**, un approfondimento dal titolo "*Vetture elettriche e Aftermarket: cosa ci riserva il futuro?*" (consultabile nel link in fondo all'articolo).

Oltre all'analisi di **Riccardo Buttafarro**, responsabile Area Area Aftermarket nella Nuova Mobilità di ANFIA-Aftermarket, al report in questione hanno contribuito anche alcune delle aziende associate alla Sezione Aftermarket di ANFIA (Fiamm Energy Technology, NRF, Wolfoil e Landi Renzo) che hanno voluto condividere la loro esperienza sulla questione, nonché il loro orientamento e le loro strategie in questa fase di forte cambiamento.

Le infrastrutture di ricarica

Sul tema delle **infrastrutture di ricarica**, il report sottolinea la scarsa omogeneità di distribuzione sul territorio nazionale: su 50.678 punti di ricarica ad uso pubblico **il 58% è collocato al Nord, il 19% al Centro e il 23% nel Sud e nelle isole**. A ciò si aggiunge il basso numero, meno di 1.000, di colonnine pubbliche installate sulla rete autostradale.

I costi di chi sceglie l'elettrico

Ancora prima però dell'inadeguatezza della rete di ricarica, a frenare la mobilità elettrica in Italia sono prima di tutto i **costi elevati**, come scrive Buttafarro nel report: "Il primo aspetto su cui abbiamo voluto soffermarci è quello legato ai costi. Uno 'scoglio' importante per la diffusione delle auto elettriche è infatti il **prezzo di acquisto**, per il quale non sono al momento previste riduzioni significative, fino a quando non caleranno i costi di acquisto delle batterie. Segue il costo del **bollo auto**: per le vetture full-electric sono previsti 5 anni di esenzione dal pagamento, dopo i quali si pagherà il 25% della tariffa piena, calcolata in base alla potenza in kw/h con tariffa unitaria leggermente differente da regione a regione (intorno a 2,5/3,00 euro a kw/h). Fanno eccezione a questa regola Lombardia e Piemonte, per le quali, al momento, le vetture elettriche sono esenti a vita dal pagamento del bollo".

Il parco auto di sole elettriche farebbe felice lo Stato?

"Un altro aspetto da considerare – prosegue l'analisi di Buttafarro – è la **ricarica delle batterie**. La spesa per i carburanti per autotrazione benzina e gasolio nel 2023 è stata di 70,9 miliardi di euro. Analizzando questa cifra nel dettaglio, si vede che 38,1 miliardi sono dovuti ad accise e Iva (su accise e su costo industriale). I restanti 32,8 miliardi sono quelli fatturati per la produzione e la distribuzione. La parte fiscale nel 2023 è salita del 22,7% rispetto al 2022, mentre la parte industriale ha subito un calo del 18,1%. La domanda che ci poniamo, se vogliamo un po' provocatoria, è la seguente: con un parco circolante totalmente elettrico, lo Stato avrebbe un ammanco pari ai 38 miliardi relativi all'acquisto dei carburanti. Questa situazione sarebbe sostenibile?".

[Il report ANFIA-Aftermarket](#)



Rate this post

Motorionline.com è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News, se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie

SEGUICI QUI

Al via il Motor Valley Fest

Il mondo dell'automotive apre le porte ai giovani talenti

Mostre, convegni e tecnologia

La kermesse si terrà a Modena tra il 2 e il 5 maggio, attesi migliaia di visitatori
In programma 11 Talent Talk, condotti dai rappresentanti dei più grandi marchi internazionali

MODENA

Dal 2 al 5 maggio torna a Modena il Motor Valley Fest, la festa dei motori dell'Emilia-Romagna. Con la sesta edizione, fra mostre, convegni e talk, il mondo dell'automotive riempirà la città della Ghirlandina e la provincia con un programma tutto da scoprire. E gli autodromi regionali accoglieranno circa 70mila persone pronte a immergersi a tutto tondo nell'atmosfera del motorsport. Non basteranno quattro giorni, totalmente gratuiti, per celebrare e conoscere insieme la Motor Valley italiana, ma uno degli obiettivi del festival è ben chiaro: avvicinare i giovani talenti e gli studenti del settore al mondo dell'automotive. Proprio per questo il Motor Valley Fest, giovedì e venerdì, metterà in piedi i Talent Talk nella cornice del Teatro del Collegio San Carlo, ampio spazio dedicato ai talenti emergenti, agli studenti degli istituti tecnici, così come ai professionisti e ai ricercatori. Un networking che strizza l'occhio alle nuove generazioni, accendendo i riflettori sul mondo dopo la scuola, ossia delle professioni del domani nell'automotive, scoprendo in questo modo le competenze più richieste dal mercato e i percorsi accademici formativi previsti e proposti, affrontando anche il tema delle nuove tecnologie. Ad animare la due giorni, oltre allo spirito studentesco, saranno i top brand della terra dei motori. In

programma ci sono ben undici Talent Talk, condotti dai rappresentanti delle aziende della Motor Valley e del settore, come Maserati, Pagani, Bosch e Tesla. E poi Ducati, Dallara, Automobili Lamborghini, Visa Cash App RB Formula One Team e Ferrari. Chiudono le eccellenze Energica, MUNER-Motorvehicle University of Emilia-Romagna e Alpine. **Un momento** prezioso che mette in relazione le due sfere della domanda e dell'offerta, arricchito dalle 45 start-up italiane e internazionali che prenderanno parte agli eventi b2b all'interno dell'evento Meet & Match, fissato per giovedì nel Cortile d'Onore dell'Accademia Militare di Modena. Fondamentale sarà il ruolo delle start up, che presenteranno soluzioni per ottimizzare le prestazioni, per la logistica, per l'alimentazione wireless, per semplificare i processi produttivi o la sanificazione e per potenziare la forza lavoro. Ma non finisce qui, perché le imprese tecnologiche affronteranno anche i temi innovativi del car sharing e della mobilità sostenibile, presentando anche microled o microsensori per migliorare le esperienze visive e molto altro. Tra le tante novità anche un'interfaccia neurale che connette il cervello con tutti i devices elettronici, come i droni, ma anche software per il monitoraggio contactless della salute dei passeggeri all'interno dei veicoli, tecnologie in grado di rilevare come si sentono le persone mentre utilizzano l'auto a guida autonoma, e piattaforme di

servizi (ad esempio per la spedizione di merci). Un prezioso contributo, visto che le start up sono attive in diversi ambiti, come in quello dello sviluppo di software dell'Intelligenza Artificiale, dei big data e della cybersecurity e della mobilità sostenibile. La due giorni prende forma anche in Piazza Grande per l'intera durata del Fest, dove saranno protagoniste nove Università italiane con un'area dedicata esclusivamente ai team, alle squadre corse e all'esposizione delle vetture di Formula Sae, progettate dalle Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, Pisa e Pavia. Nel team di progettazione, il Politecnico di Milano, l'Università di Padova, di Bologna, di Brescia, del Salento e degli Studi di Roma.

In occasione del Fest, Modena ospiterà anche TEDxModena, in programma sabato. Un evento con relatori di eccellenza e internazionali. E per i più giovani, venerdì dalle 12 alle 20 e sabato dalle 10 alle 20, così come domenica dalle 10 alle 16, andrà in scena F1 in Schools Italy, gara che mette in competizione i migliori talenti da tutta Italia, dove sarà possibile mettere alla prova le proprie abilità ingegneristiche progettando e costruendo una monoposto da corsa per gareggiare in sfide di velocità. Il Motor Valley Fest è realizzato da Regione Emilia-Romagna, APT Servizi Emilia-Romagna, Comune di Modena, Associazione Motor Valley Development, MUNER, Meneghini & Associati,

con il supporto del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, ICE Agenzia, Unioncamere Emilia-Romagna, Camera di Commercio di Modena, Fondazione di Modena, in partnership con Anfia, UNRAE sezione veicoli industriali, Autopromotec, ACI, Bologna Fiere - Motor Show. Il progetto rientra nella strategia dei Fondi europei della Regione Emilia-Romagna - Por Fesr 2014-2020 - per la promozione delle destinazioni turistiche. È cofinanziato con risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione FSC 2014-2020. L'evento è realizzato con il supporto di Accenture, Bosch, Deloitte, EFESO Management Consultants. Programma consultabile su motorvalley.it

Mariateresa Mastromarino

IN PRIMA LINEA

La manifestazione mette in relazione domanda e offerta ed è arricchita da oltre 40 start-up

ALL'AVANGUARDIA

Mobilità sostenibile e car sharing tra i temi Software innovativi per monitorare i passeggeri

A lezione con i manager

NEL DETTAGLIO



Studenti protagonisti

Obiettivo formazione

Nel teatro del Collegio San Carlo si darà spazio ai maggiori brand dell'Emilia-Romagna, a lezione con i talenti emergenti e le professioni del domani. Due giorni di convegni

Le novità in campo

IN PILLOLE



F1 in Schools Italy

Talenti pronti a sfidarsi

Per i più giovani, venerdì dalle 12 alle 20 e sabato dalle 10 alle 20, così come domenica dalle 10 alle 16, andrà in scena F1 in Schools Italy. I migliori talenti pronti a sfidarsi





Cerca



POLITICA ECONOMIA CLIMA E AMBIENTE ENERGIA SCIENZA E TECH MOBILITÀ

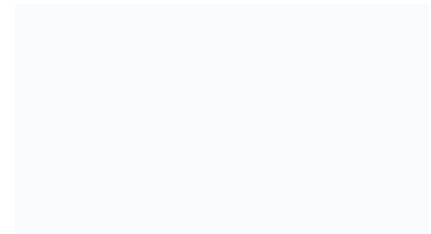
HOME ECONOMIA

Auto, azioni Tesla aprono a Wall Street a +12% dopo che Cina ha tolto restrizioni

29 Aprile 2024

Apertura delle contrattazioni in crescita del 12% per le azioni di Tesla, dopo la visita del Ceo, Elon Musk, in Cina. Ieri la società ha dichiarato che le autorità locali cinesi hanno rimosso le restrizioni sulle sue auto dopo aver superato i requisiti di sicurezza dei dati del paese. La mossa ha così alimentato le aspettative che il software di assistenza alla guida di Tesla Full Self-Driving, o FSD, sarebbe presto disponibile nel paese, che è il più grande mercato per i veicoli elettrici.

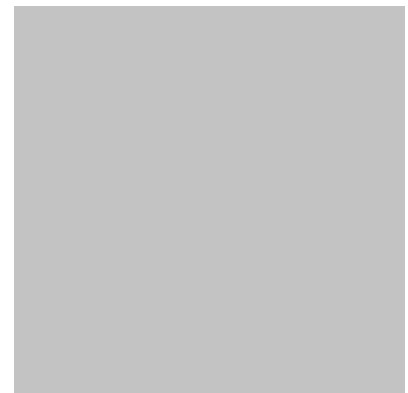
Ti potrebbe interessare anche



Price cap, il G7 ridà a Draghi ciò che il Consiglio europeo aveva tolto

28 Giugno 2022 di Vittorio Oreggia

Al di là del tetto al prezzo del gas, il premier - nel corso conferenza stampa al termine del G7 di Garmish - ha insistito sull'importanza delle rinnovabili, sulla valenza futura che avrà l'idrogeno e sulla scelta strategica di affacciarsi all'Africa per affrancarsi dalla Russia



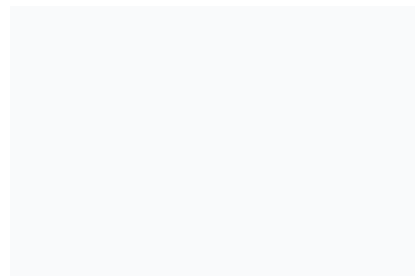
Dopo le auto elettriche la Cina diventa leader anche nel gas liquefatto

21 Febbraio 2023 di Giuliano Zulin

L'ascesa di Pechino sembra inarrestabile



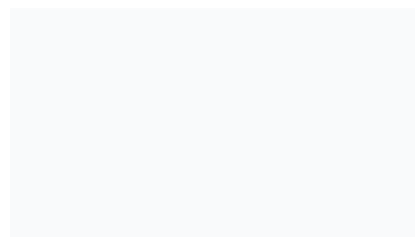
e ridisegna la mappa geopolitica. Il Gnl, al momento, rappresenta una delle soluzioni all'emergenza delle forniture russe



Agroalimentare, Agriturst: Comprendiamo difficoltà legislative, confidiamo in future azioni

29 Febbraio 2024

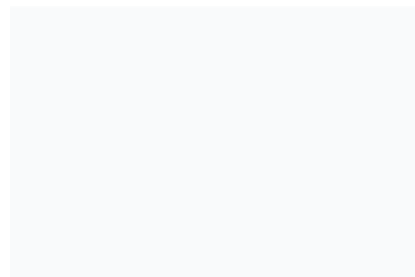
L'associazione comprende la scelta del Masaf per non perdere i 76 milioni della promozione del patrimonio italiano per criteri già fissati nel dl del 2022



INFOGRAFICA INTERATTIVA Auto, Fiat il marchio che ha venduto di più a febbraio

11 Marzo 2024 di Redazione

I dati Anfia sulle immatricolazioni di auto a febbraio in Italia per marchi



INFOGRAFICA INTERATTIVA Commercio, import ed export dell'Ue con la Cina

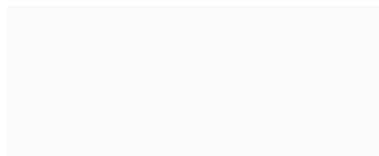
04 Marzo 2024 di Redazione



Nel 2023 il deficit commerciale di merci con Pechino si è attestato a 291 miliardi di euro

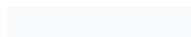
Iscriviti alla newsletter di GEA

Privacy Policy. *



Copyright © GEA - Green Economy Agency

Direttore responsabile: Vittorio Oreggia | Editore: WITHUB S.P.A.



Iscritta nel Registro delle Imprese di Milano | Sede legale: Via Rubens 19, 20158 Milano (MI)

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana

Numero di registrazione: 2172/2022 | Numero registrazione ROC: 30628

- Chi siamo
- Contatti
- Privacy Policy
- Cookie Policy
- Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'APPUNTAMENTO

Riecco Motor Valley Fest fra tradizione e passione

Dal 2 al 5 maggio a Modena auto e moto al centro della kermesse della «Terra dei motori» dell'Emilia Romagna

di Tommaso Giacomelli

■ La Motor Valley non è una regione, è un baluardo della passione ruggente, un avamposto nel quale viene custodita la tradizione motoristica più scintillante. Artigianalità, tecnica pregiata e una scuola dal valore inestimabile, in questa terra si masticano cilindri e pistoni per realizzare le automobili e le moto più prestigiose al mondo. Dal 2 al 5 maggio torna il Motor Valley Fest, l'evento gratuito che mette in vetrina la pulsante Emilia-Romagna, con la sua sesta edizione. L'epicentro di tutto è Modena, capitale italiana della velocità. Il calendario è fitto di appuntamenti, tra i quali gli approfondimenti sulle tendenze del settore, e ovviamente le protagoniste indiscusse: le auto e le moto simbolo della Motor Valley, con Ferrari, Ducati, Lamborghini, Maserati, Pagani, Dallara, Energica, e gli autodromi regionali. Quest'anno ricorre il trentesimo anniversario dalla morte di Ayrton Senna, il 1° maggio 1994, dopo il tragico incidente che ha visto la sua Williams planare sulle barriere alla curva del Tamburello del circuito Imola. Per ricordare la figura di "Magic", uno dei più splendidi astri espressi dalla F1, al Motor Valley Fest sarà possibile ammirare la McLaren Senna e tre Ducati 916 Senna. Il palinsesto prosegue con molte attività, come il Best of Motor Valley, nel Cortile d'onore del Palazzo Du-

cale, la sfilata delle auto e moto emblema di questa terra del passato e del presente, l'incontro in piazza XX Settembre con chi ha lavorato alla Bugatti EB110 a Campogalliano, la pista di F1 in Schools Italy, l'esposizione di Tesla (in piazza XX Settembre), l'Expo Ducati Club Carpi, ai Giardini Ducali, film in anteprima e un omaggio all'ingegnere, Mauro Forghieri, scomparso recentemente. Non finisce qui, perché a San Cesario sul Panaro, dal 2 al 4 maggio, sarà aperto il Museo Horacio Pagani (dalle 9.30 alle 17), con factory tour su prenotazione. Anche Maserati spalanca le porte del suo showroom per tutta la durata della manifestazione (dalle 10 alle 18). La kermesse verrà inaugurata con il convegno al Teatro comunale Pavarotti-Freni giovedì 2 maggio alle 9.00. L'evento, aperto al pubblico (previa prenotazione del posto a teatro tramite il sito www.motorvalley.it), sarà trasmesso in diretta streaming sul sito e sul canale YouTube di Motor Valley Fest. I temi da affrontare sono molteplici: l'apporto dell'Intelligenza Artificiale nell'industria dei motori e le strategie per rendere la mobilità più sostenibile. Tutti contenuti che verranno poi approfonditi nel corso della Top Table, che vedrà protagonisti i grandi marchi della Motor Valley: Ducati, Maserati, Pagani, Dallara, Ferrari, Lamborghini, Energica Motor Company. Eugenio Razelli, coordinatore scientifico del Motor Valley Fest,

ha dichiarato: «Quest'anno puntiamo sulle potenzialità dell'intelligenza artificiale per le aziende, la spinta per la sostenibilità e l'impegno nella declinazione dei fattori ESG Environmental, social, and governance arricchiscono ulteriormente obiettivi, opportunità e difficoltà». Alla discussione, oltre alle autorità locali come il Presidente dell'Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, e al sindaco della Città di Modena, Gian Carlo Muzzarelli, prenderanno parola alcuni dei volti, nazionali e internazionali, più in vista del settore auto e moto, come: Stefano Domenicali (CEO della Formula 1), Giovanna Vitelli (Presidente di Azimut Benetti Group), Andrea Casaluci (CEO Pirelli), Johannes-Joerg Rueger (Presidente Bosch Engineering GmbH) e molti altri ancora. Le tavole rotonde di Motor Valley Fest continueranno giovedì 2 maggio e venerdì 3 maggio, con i B2B talk. Claudio Domenicali, amministratore delegato Ducati Motor Holding e presidente Associazione Motor Valley Development, in occasione della conferenza stampa di presentazione ha detto: «Motor Valley è in splendida forma e ha davanti a sé un anno pieno di grandi eventi e momenti di condivisione dei quali il Motor Valley Fest è sicuramente l'apice. A Modena ci attendono quattro giorni densi di momenti di confronto e di emozioni a due e quattro ruote che solo un territorio unico come il nostro può trasmettere».



IL FUTURO DELL'AUTOMOTIVE

Quei Talent Talk tra giovani e aziende

Undici incontri tra studenti, professionisti e ricercatori con i principali gruppi

■ I giovani sono un patrimonio da non disperdere, una risorsa da far crescere e maturare. Il futuro è nelle loro mani. La vita ce lo insegna. Anche per questo motivo il Motor Valley Fest offre un'opportunità a chi possiede una carta d'identità ancora verde, oltre a un cuore pulsante per i motori, per mettersi in mostra e arricchire le proprie conoscenze tramite i Talent Talk che si terranno tra giovedì 2 maggio, dalle 14.30 alle 18.30, e venerdì 3 maggio, dalle 9.00 alle 17.00, al Teatro del Collegio San Carlo. Qui, oltre 1.500 tra ragazzi e ragazze, avranno un'area dedicata molto dinamica e creativa. Non mancheranno talenti emergenti, studenti di istituti tecnici, professionisti e ricercatori. Sarà un'occasione per confrontarsi sulle professioni del domani nel settore automotive e comprendere meglio quali siano le competenze più richieste dal mercato, quali i percorsi formativi previsti per diventare un professionista del setto-

re, e per mettere in luce l'impatto che le nuove tecnologie possono determinare su tutta la filiera. Saranno ben 11 i Talent Talk del Motor Valley Fest che vedranno partecipare i rappresentanti dei maggiori marchi della "Terra dei Motori" dell'Emilia-Romagna, Maserati, Dallara, Ducati, Automobili Lamborghini, Ferrari, Pagani, Energica, RB Formula One Team, Muner-Motorvehicle University of Emilia-Romagna e aziende del settore automotive come Bosch, Tesla e Alpine.

E saranno 45 le start up italiane e internazionali che prenderanno parte all'incontro b2b coi principali rappresentanti delle aziende della Motor Valley nel corso dell'evento "Meet & Match", previsto il 2 maggio nel Cortile d'Onore dell'Accademia Militare di Modena. Queste realtà emergenti sono attive nei più svariati segmenti del mercato, dallo sviluppo software all'Intelligenza Artificiale, dai big data alla Cybersecurity, fino alla mobilità sosteni-

bile. Tutte le start up protagoniste esporranno soluzioni per incrementare le prestazioni per la logistica, per l'alimentazione wireless, per semplificare i processi produttivi. Ci sarà anche una vetrina per il car sharing più innovativo, per la realizzazione di tessuti e prodotti dedicati alla mobilità sostenibile, oltre che per gli accumulatori di energia vitali per le auto elettrificate, per i microled e i microsensori per innalzare le esperienze visive.

Per gli amanti del futuro, libertà di sognare con le moto volanti e i simulatori dinamici, che proietteranno gli spettatori in una dimensione diversa, per non parlare di un'interfaccia neurale che connette il cervello coi dispositivi elettronici. Infine, per l'intera durata del Motor Valley Fest, in piazza Grande, ci saranno 9 Università italiane con un'area dedicata alle squadre corse e all'esposizione delle vetture di Formula SAE, progettate da vari atenei nostrani.

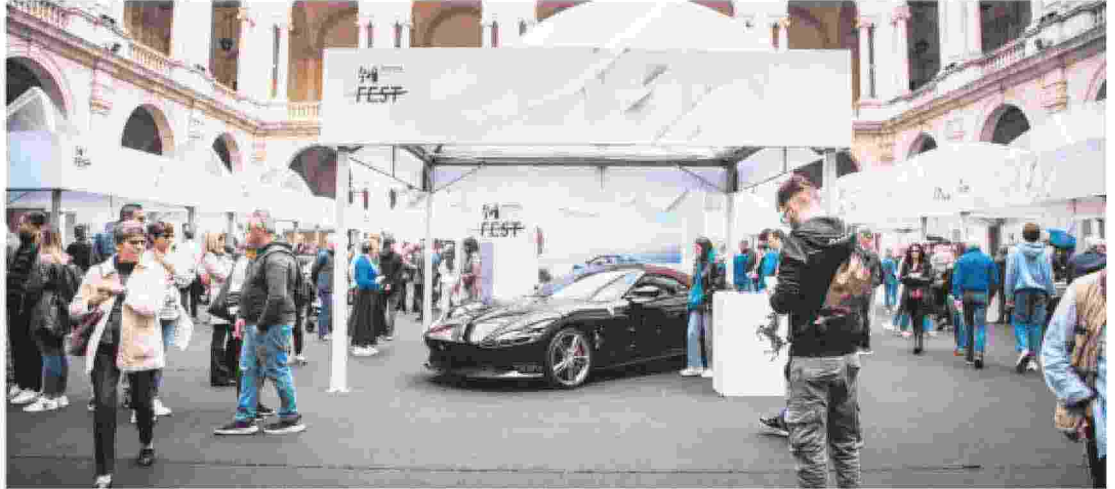
TGia



DALLA REGIONE AL MINISTERO

Sigle ed enti che danno vita alla kermesse motoristica

Motor Valley Fest è realizzato dalla Regione Emilia-Romagna, APT Servizi Emilia-Romagna, Comune di Modena, Associazione Motor Valley Development, MUNER, Meneghini & Associati, con il supporto del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, ICE Agenzia, Unioncamere Emilia-Romagna, Camera di Commercio di Modena, Fondazione di Modena, in partnership con Anfia, UNRAE sezione veicoli industriali, Autopromotec, ACI, Bologna Fiere - Motor Show. Il progetto rientra nella strategia dei Fondi europei della Regione Emilia-Romagna – Por Fesr 2014-2020 – per la promozione delle destinazioni turistiche. È cofinanziato con risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione FSC 2014-2020. L'evento è realizzato con il supporto di Accenture, Bosch, Deloitte, EFESO Management Consultants.



EVENTI
Tra gli appuntamenti da non perdere l'esposizione di Best of Motor Valley nel Cortile d'onore della Accademia Militare di Modena



MADE IN ITALY Un'operazione per fermare i cervelli in fuga

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Lavori in corso nell'industria dell'auto

A colloquio con **Roberto Vavassori**, presidente di **Anfia**, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, per fare il punto sulle **trasformazioni in corso nell'industria dell'auto**, un settore le cui **sorti si sono sempre intrecciate**, nel nostro Paese, con quelle della **politica, dell'innovazione e dell'occupazione**.

di Virna Bottarelli

Oltre cinquemila imprese per un totale di 273.600 addetti, che costituiscono il 7,3% degli occupati del settore manifatturiero, un fatturato di 86,2 miliardi di euro, pari al 5,2% del Pil e 76,3 miliardi di euro di prelievo fiscale: sono i numeri della filiera italiana dell'automotive, rappresentata a livello istituzionale da **Anfia**, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, alla cui presidenza c'è da giugno 2023 **Roberto Vavassori**, Chief Public Affairs Officer e membro del Board di **Brembo**.

Roberto Vavassori ha firmato, lo scorso ottobre, un protocollo di intesa condiviso con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy che si propone di *“gestire in maniera coordinata e razionale le sfide della transizione ecologica della filiera automotive italiana al 2030 e al contempo promuovere crescita e possibilità d'impiego in un settore strategico”*. Partiamo da qui, allora, per fare il punto su un settore le cui sorti si sono sempre intrecciate, nel nostro Paese, con quelle della politica, dell'innovazione e dell'occupazione.

Il protocollo di intesa siglato con il Mimit sancisce anche un impegno a incrementare la produzione automotive negli stabilimenti italiani. Come si è arrivati a

condividere questo documento e quali sono i passi previsti per raggiungere gli obiettivi che vi siete posti?

Il Governo ha identificato **Anfia** come interlocutore per la definizione di un piano di transizione della filiera industriale automotive, mirato ad accompagnare e supportare le imprese nei processi di digitalizzazione e decarbonizzazione di prodotti e processi. La sigla di un protocollo d'intesa con il Ministro Urso è anche il risultato di costanti interlocuzioni dell'Associazione con le controparti istituzionali, con cui si è condivisa la necessità di affrontare in maniera coordinata e razionale le sfide della transizione ecologica, al contempo promuovendo crescita e possibilità d'impiego in un settore strategico. A questo accordo, ha fatto seguito l'avvio del Tavolo Sviluppo Automotive al Mimit, con un programma dei lavori che ha visto anche la partecipazione di **Stellantis**, delle Regioni che ospitano i plant del Gruppo e delle parti sociali, e che si è concentrato su tutti i fattori che incidono sulla competitività del nostro comparto industriale - mercato e produzione; efficientamento produttivo; ricerca e sviluppo; formazione e occupazione; transizione della componentistica - individuando per ciascuno obiettivi realizzabili attraverso l'implementazione di misure *ad*

hoc. È stato anche realizzato uno studio che prevede, tra le altre cose, la mappatura delle competenze già oggi presenti in Italia su tutti gli aspetti e le tecnologie della mobilità veicolare - incluso lo sviluppo di vettori energetici decarbonizzati e gli ambiti della mobilità del futuro, come l'elettrificazione e la guida autonoma - per evidenziarne aree di eccellenza e gap di competitività.

Di che tipo di produzione automotive si parla quando si pensa a incentivare lo sviluppo del settore in Italia, considerato che comunque in futuro oltre l'80% della produzione automotive si svilupperà in Asia?

La produzione automotive, negli ultimi anni, ha già cambiato pelle anche in Italia. Basti pensare all'incremento registrato dalla quota di produzione nazionale di autovetture elettriche e ibride di tutti i tipi (ricaricabili e non), passata dallo 0,1% del 2019 al 17,2% del 2020, fino a superare il 40% nel 2021 e a sfiorare il 60% nel 2022. La strada verso l'elettrificazione della mobilità è segnata, ma non bisogna dimenticare che elettrificare non significa decarbonizzare, perché il vero nocciolo della questione sono le fonti di approvvigionamento energetico, che dovranno essere necessariamente rinnovabili per arrivare ad una mobilità davvero carbon neutral. Nella corsa verso gli obiettivi europei al 2030 e al 2050 l'industria automotive deve poter giocare la carta della neutralità tecnologica, non solo in riferimento agli e-fuel, che a livello regolamentare lasciano un qualche spazio alla sopravvivenza dei motori endotermici, ma, sperabilmente, anche ai biocarburanti, nella cui produzione l'Italia è leader e che, negli anni della transizione, potrebbero dare un valido contributo al graduale raggiungimento dei target di abbattimento delle emissioni. In parallelo, l'industria deve investire in ricerca e sviluppo sulla tecnologia delle batterie per superare lo stato dell'arte attuale, che ci penalizza sul fronte delle materie prime e della filiera a monte delle gigafactory.

L'accordo con il Ministero dava il via anche a un tavolo tecnico con Stellantis, Regioni e sindacati: quali aggiornamenti ci sono su questo fronte?

Questo tavolo sta per concludersi ed è prossimo alla fase di messa a terra delle misure proposte per raggiungere gli obiettivi fissati, in primis quelle legate al sostegno alla riconversione produttiva e tecnologica e al rafforzamento della competitività delle imprese della componentistica, anche mediante interventi di riqualificazione del personale e formazione di nuove figure professionali, insieme alla creazione delle condizioni ottimali per un incremento della produzione di autoveicoli leggeri sul territorio fino ad almeno un milione di unità annue.

Parlando di elettrificazione, considerate prioritario lo sviluppo in Italia della catena del valore delle batterie a monte delle gigafactory. Come ci si sta muovendo in questo ambito?

Certo come Italia, o meglio come UE, non possiamo competere con la Cina sulla disponibilità delle materie prime, ma possiamo sviluppare competenze - anche attraverso l'attrazione di investimenti esteri sul territorio - e ridurre la dipendenza dall'estero relativamente ai processi di raffinazione, lavorazione e riciclo delle cosiddette materie prime critiche, indispensabili per la transizione energetica, digitale ed ecologica. Come previsto dal Critical Raw Material Act, l'UE sta cercando di rafforzare la cooperazione con partner commerciali affidabili a livello globale per ridurre le attuali dipendenze dell'UE solo da uno o pochi Paesi. È nel nostro reciproco interesse aumentare la produzione in modo sostenibile e allo stesso tempo garantire il massimo livello di diversificazione delle catene di approvvigionamento per le nostre imprese europee. Al contempo, occorre rafforzare l'adozione e la diffusione di tecnologie innovative nel campo delle materie prime critiche investendo in ricerca e nuove competenze. La creazione, prevista dalla Commissione europea, di un partenariato di competenze su larga scala sulle materie prime critiche e di un'Accademia

PENSARE ELETTRONICA



Da oltre quarant'anni il partner ideale per crescere insieme



TELEINDUSTRIALE
pensare elettronica



ITT

ENGINEERED FOR LIFE

www.teleindustriale.it - info@teleindustriale.it - T. +39 045 508888 r.a.

delle materie prime promuoverà le competenze rilevanti per la forza lavoro nelle catene di approvvigionamento delle materie prime critiche.

Quale impatto sta avendo la scadenza europea del 2035 sulle imprese della filiera automotive?

Le imprese maggiormente in difficoltà sono quelle ancora unicamente concentrate sulla componentistica per il motore a combustione interna, ovvero il 20% circa delle aziende della filiera della componentistica in Italia. Tutta la filiera - e queste imprese in modo particolare - devono reagire proattivamente a questa trasformazione anziché limitarsi a subirla, potendo però contare su strumenti a supporto degli investimenti in riconversione produttiva, reskilling e upskilling, nuove tecnologie - non solo quelle del veicolo elettrico, ma anche le tecnologie dell'idrogeno, del veicolo connesso e a guida autonoma e della componentistica innovativa in generale - per mantenere e aumentare la propria competitività al 2035 e oltre. Le Pmi devono aprirsi a collaborazioni e aggregazioni per incrementare la propria solidità finanziaria e capacità di investimento. Non dimentichiamo, comunque, che il 60% dei

componenti di un'auto tradizionale sopravviveranno anche nell'auto elettrica.

Un'altra questione aperta, collegata al futuro dell'automotive in Italia, è quella delle competenze, che a sua volta è legata a doppio filo al tema occupazionale: come state affrontando le criticità e come state gestendo le opportunità che si rilevano in questo ambito?

Uno dei sotto-tavoli del Tavolo Sviluppo Automotive del Mimit è specificamente dedicato a formazione e occupazione. In quel contesto, si è discusso di strumenti straordinari e fondi specifici per la riqualificazione del personale e la creazione di nuove figure professionali. È fondamentale individuare misure e strumenti volti alla riqualificazione delle figure professionali attualmente impegnate nelle fasi produttive e commerciali, oltre a creare percorsi di formazione per personale tecnico qualificato e adeguato da impiegare nelle aziende e nei centri di ricerca. Si è condivisa in generale l'idea di introdurre delle politiche attive del lavoro capaci non solo di fornire le competenze necessarie ad affrontare gli enormi cambiamenti in atto, ma anche di portare e riportare in Italia i talenti che servono. E

Chi è Roberto Vavassori

Nato a Bergamo il 28 ottobre 1959, dopo la laurea e l'abilitazione di dottore commercialista e revisore legale, **Roberto Vavassori** entra nel mondo automotive lavorando per il Gruppo Brembo e ricoprendo, all'interno dell'azienda, ruoli di crescente responsabilità, soprattutto in ambito multinazionale. È membro del Consiglio di Amministrazione di Brembo, Presidente di BSCCB, joint venture paritetica tra Brembo e il gruppo tedesco SGL per lo sviluppo e la produzione di freni a disco in carbonio ceramico. Fa parte del Consiglio Generale di **Confindustria** nazionale. Dal 2016 al 2019 è stato Presidente di **Clepa**, l'Associazione europea dei produttori di componenti, con sede a Bruxelles, del cui Board è attualmente membro. A giugno 2023 è stato eletto Presidente di **Anfia**, dopo aver ricoperto lo stesso ruolo dal 2012 al 2015. È consigliere delegato del Kilometro Rosso e membro del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto di Ricerche Farmacologiche Mario Negri IRCCS.

