



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 16 al 22 aprile 2024

Torino, 24 aprile 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
68/70	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/04/2024	<i>Il mercato aftermarket nel 2023</i>	2
72/78	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/04/2024	<i>Qui, Norvegia e Danimarca</i>	4
20/21	Interauto News	01/04/2024	<i>Automotive Dealer Day, a Verona dal 14 al 16 maggio L'arena internazionale per il business della Mob</i>	10
45	Interauto News	01/04/2024	<i>Mercato Italia</i>	12
	Agenparl.eu	16/04/2024	<i>Le priorit� di Confindustria ai candidati alla Presidenza della Regione</i>	15
	Geagency.it	16/04/2024	<i>Eurostat: A febbraio -8,4% import e +0,3% in area euro</i>	18
	Ilsole24ore.com	17/04/2024	<i>Un piano di sviluppo per l'automotive made in Italy</i>	21
	Borsaitaliana.it	17/04/2024	<i>Stellantis: Urso, auspichiamo accordo condiviso di alto livello</i>	22
	Askaneews.it	18/04/2024	<i>Auto, Anfia: servono incentivi, Ue punti su neutralita' tecnologica</i>	23
	Geagency.it	18/04/2024	<i>Auto, Anfia: A marzo in Italia -3,7% immatricolazioni</i>	25
	Teleborsa.it	18/04/2024	<i>Frena mercato auto Ue, Anfia: servono incentivi, puntare su neutralita' tecnologica</i>	28
	Lastampa.it	18/04/2024	<i>Frena mercato auto Ue, Anfia: servono incentivi, puntare su neutralita' tecnologica</i>	30
1+5	MF - Milano Finanza	18/04/2024	<i>Presidenza Confindustria, tutti i nomi della squadra di Orsini (A.Deugeni)</i>	32
	Repubblica.it	18/04/2024	<i>Frena mercato auto Ue, Anfia: servono incentivi, puntare su neutralita' tecnologica</i>	33
	Repubblica.it	18/04/2024	<i>Mercato auto, continua l'altalena in Europa: a marzo meno 2,8%</i>	36

Il mercato **AFTERMARKET** nel 2023

Variatione positiva per tutte e cinque le famiglie prodotte del Barometro Aftermarket ANFIA, anche grazie alla dinamica inflattiva



a cura di ANFIA

Secundo i dati del Barometro Aftermarket - rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti ANFIA che fornisce un trend indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato, sia a livello di singole famiglie prodotte - il fatturato aftermarket, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM, registra una crescita dell'11,6% nel 2023 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo del 7,8% rispetto al 2021. L'incremento più significativo è avvenuto nel primo trimestre (+13,6%). Variazione positiva a

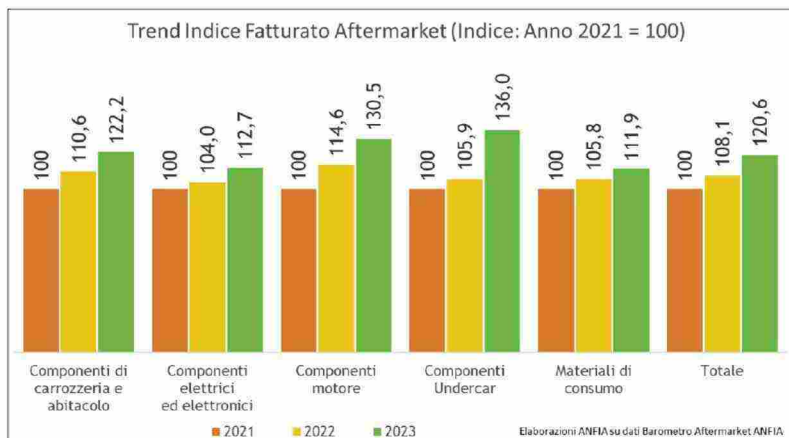
due cifre anche nel terzo (+13,2%) e nel quarto (+10,7%), mentre nel secondo trimestre il rialzo è risultato più contenuto (+8,6%).

UN'ANALISI APPROFONDATA

Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotte, tutte e cinque presentano una variazione positiva. L'aumento in assoluto più rilevante è stato quello dei componenti undercar (+28,3%) - che avevano chiuso il 2022 a +10,9% - ma hanno riportato un incremento a doppia cifra anche i componenti motore (+13,9%), a +11,6% nel 2022, e i componenti di carrozzeria e abitacolo (+10,4%), che aveva-

BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA - 2023

FAMIGLIE PRODOTTO	VAR% FATTURATO 2023/2022
Componenti Motore	+13,93
Componenti Undercar	+28,35
Componenti Carrozzeria e Abitacolo	+10,44
Materiali di Consumo	+5,74
Componenti Elettrici e Elettronici	+8,35
TOTALE	+11,58



futura economica poco favorevole e una dinamica inflattiva che erodono il potere d'acquisto dei consumatori. Le attività di officina, a detta degli operatori, hanno evidenziato un trend positivo nei primi 9 mesi del 2023 e le previsioni per l'ultima parte dell'anno sono in linea con questa tendenza. Inoltre, anche una generalizzata crescita dei prezzi nell'arco dei 12 mesi ha contribuito a sostenere il rialzo del fatturato della filiera IAM.

Il 2023 è anche l'anno in cui le istituzioni europee hanno approvato il regolamento che detta

no registrato un aumento del 10,9% nel 2022, mentre il rialzo è stato più contenuto per i componenti elettrici ed elettronici (+8,3%), dopo il +4,5% del 2022, e per i materiali di consumo (+5,7%), che avevano chiuso il 2022 a +5,2%.

ANDAMENTO CRESCENTE

“Con una percentuale di crescita simile nel primo (+11,2%) e nel secondo semestre (+12%), il 2023 è il terzo anno consecutivo di crescita del fatturato italiano dei ricambi automotive dopo lo shock della pandemia - afferma Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA. Nonostante l'andamento positivo del mercato delle auto nuove, infatti, l'età media del parco circolante in Italia resta alta - a fine 2022 era di 12 anni e 6 mesi, con il 59,2% delle vetture sopra i 10 anni di anzianità - e i ritmi di rinnovo piuttosto bassi, complice anche una congiun-

ta lo stop alla vendita delle auto con motore endotermico al 2035, anche se ancora molte incognite accompagnano il percorso di questa transizione all'elettrificazione, tra il ruolo incerto che verrà attribuito agli e-fuel, le elezioni europee dell'anno corrente e revisione a medio termine del regolamento nel 2026, quando si dovrà valutare lo stato dell'arte della rete di ricarica in UE, il market uptake maturato dalle auto a zero emissioni e l'impatto della transizione sull'occupazione nella filiera della mobilità. In riferimento all'aftermarket, oggi la maggior parte degli interventi sulle auto ricaricabili rientra nel mondo delle garanzie e quindi delle reti autorizzate. Il network degli autoriparatori indipendenti, tuttavia, è chiamato a prepararsi ed ad investire in nuove attrezzature, soprattutto in relazione ai servizi specifici per il pacco batterie. Accanto alla diffusione delle nuove tecnologie green, l'affermazione del trend della mobilità connessa e della mobility-as-a-service, spinge gli operatori verso una sempre maggiore integrazione tra i canali della vendita, assistenza, distribuzione ricambi e fornitura di servizi, nella prospettiva di ricoprire, a tendere, il ruolo di provider a tuttotondo di ricambi, servizi e informazioni verso tutte le categorie di clienti (privati, partite IVA, flotte ed istituzioni), andando incontro alle loro accresciute esigenze di efficienza e flessibilità”.

Ricordiamo che nel 2023 il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,57 milioni di immatricolazioni, ovvero il 18,9% in più rispetto al 2022. I volumi, tuttavia, sono rimasti distanti dai livelli del 2019, anno pre-pandemia, risultando inferiori del 18,3%. Il mercato delle auto usate, al netto delle minivolture ai concessionari, ha invece chiuso il 2023 in crescita del 10,8% rispetto al 2022.



Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA

« IL FATTURATO AFTERMARKET, INTESO COME FATTURATO DELLA FILIERA IAM, OVVERO DEI PRODUTTORI DI COMPONENTI VERSO IL MONDO DELLA DISTRIBUZIONE IAM, REGISTRA UNA CRESCITA DELL'11,6% NEL 2023 RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE, CHE AVEVA CHIUSO IN RIALZO DEL 7,8% RISPETTO AL 2021 »



Qui, NORVEGIA E DANIMARCA

In queste pagine troverete un'attenta analisi del settore auto e aftermarket di due paesi molto attenti all'impatto ambientale e dove le immatricolazioni di auto elettriche superano quelle di veicoli endotermici. Andiamo a scoprirli

a cura di Miriam Sala,
Responsabile Area Studi
e Statistiche ANFIA

La Norvegia è stato il primo paese al mondo in cui le immatricolazioni di auto elettrificate hanno superato quelle dei veicoli con motori endotermici. Nel 2023, delle autovetture immatricolate in Norvegia, l'82% è elettrico. Il paese scandinavo è il principale produttore di petrolio in Europa ed uno tra i principali esportatori al mondo di greggio, ma questo non l'ha fermato dal pilotare la conversione elettrica. Da anni il governo incentiva l'acquisto di auto eco-friendly tramite sussidi e agevolazioni, perseguendo una sostenibilità ambientale ritenuta trainante per l'economia di tutto il paese. Uno dei primi e più importanti incentivi alle vendite di macchine elettriche, che risale addirittu-

ra agli anni '90, è stato quello di escluderle dalle tasse, elevate invece per tutti gli altri veicoli a combustione interna. Tutte queste concessioni, dall'esenzione Iva ai numerosi privilegi (come autostrade e parcheggi gratis per le auto elettriche), stanno però creando un problema di primaria importanza: il tasso di utilizzo dei mezzi pubblici è tra i più bassi d'Europa. In sostanza, spostarsi con un veicolo elettrico privato è più conveniente.

Di contro, le entrate del trasporto pubblico sono crollate, mettendo a rischio gli investimenti per le infrastrutture, come la nuova linea della metropolitana di Oslo. Inoltre, i bilanci del trasporto pubblico norvege-

RICAMBIO NEL MONDO

se sono finanziati in parte anche dai pedaggi stradali, crollati nel momento in cui sono stati esentati i veicoli elettrici, con il risultato di aver costretto le autorità a fare parzialmente marcia indietro per incoraggiare le persone ad abbandonare le auto e ridurre il traffico.

L'amministrazione di Oslo ha costruito nuove piste ciclabili, ampliato i marciapiedi e rimosso 4 mila posti auto a partire dal 2016, per arginare gli effetti di un meccanismo allo stesso tempo geniale e perverso.

I pendolari urbani sono stati infatti i primi a disertare treni e bus, a favore di un'auto elettrica, confortati da prezzi d'acquisto scontati e costo dell'elettricità molto basso e addirittura sfacciatamente invitati a guidare nelle corsie riservate agli autobus.

Questa contrapposizione, insieme alle critiche mosse al governo norvegese da numerosi analisti, ha portato ad una rimodulazione della tassazione delle autovetture, sfociata nel 2023 nella creazione di una "tassa sul peso".

ANDAMENTO DELL'ECONOMIA

La Norvegia è una delle più prospere economie globali ed ha registrato nel 2023 una performance solida e resiliente, con una crescita del PIL stimata a +2,3% ed uno dei più alti PIL pro capite al mondo (oltre 102mila dollari per persona).

La forza trainante dell'economia norvegese è il settore dell'energia, che ha beneficiato

dell'aumento dei prezzi globali di petrolio e gas. Il settore energetico rappresenta circa il 20% del PIL norvegese e il 40% delle esportazioni. L'invasione russa dell'Ucraina ha portato ad un aumento del prezzo del petrolio e del gas naturale, favorendo le compagnie norvegesi, da una parte, ma acuendo l'inflazione nel paese, dall'altra.

L'inflazione è stata un forte freno per la crescita dell'economia in Norvegia, con un tasso annuale che ha toccato il 5,7% a novembre.

La Norges Bank, la banca centrale norvegese, ha aumentato il tasso di interesse ufficiale tre volte nel 2023, portandolo all'1,5% ed ha annunciato che continuerà ad aumentare i tassi di interesse nel 2024 per contrastare gli effetti dell'inflazione.

Le prospettive per il 2024 sono positive. Il FMI stima una crescita rallentata dell'1,5%, a causa del continuo aumento dei prezzi dell'energia. Il tasso di disoccupazione dovrebbe rimanere basso. Si prevede che l'inflazione diminuirà, ma ci vorrà del tempo prima che ritorni all'obiettivo del 2% della Norges Bank.

IL MERCATO DELLE AUTOVETTURE

Nel 2023 sono state immatricolate 126.948 nuove autovetture, in calo del 27,2% rispetto ai volumi del 2022. Secondo OFV, l'associazione norvegese dei trasporti, la flessione, evidente già nel corso del 2023, è dovuta principalmente all'aumento dei tassi di interesse ed alla forte

« NELLA CLASSIFICA DEI MODELLI PIÙ VENDUTI, LA TESLA MODEL Y OCCUPA LA PRIMA POSIZIONE, CON OLTRE 23MILA UNITÀ IMMATRICOLATE DALL'INIZIO DELL'ANNO E VOLUMI DEL 33% SUPERIORI RISPETTO A QUELLI DEL 2022 »

GRAFICO 1

(International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, October 2023)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PIL (Prezzi costanti, var. %)	1,12	-1,28	3,90	3,28	2,28	1,50
PIL pro capite (Prezzi correnti, USD)	76.303,68	68.275,28	90.540,80	105.825,93	99.266,30	102.459,15
Investimenti (in % sul PIL)	29,60	31,35	25,59	20,60	21,71	22,07
Inflazione (prezzi medi al consumo, var. %)	2,17	1,29	3,48	5,76	5,83	3,67
Volumi dei beni importati (var. %)	5,22	-2,23	4,13	-0,13	-0,46	0,85
Volumi dei beni esportati (var. %)	-0,44	6,83	5,11	-2,07	5,41	2,13
Tasso di disoccupazione (% sulla forza lavoro)	3,73	4,60	4,41	3,25	3,60	3,80
Spese finali (% sul PIL)	50,20	56,73	47,53	38,52	40,16	40,49

GRAFICO 2

(Dati: OFV)

	gen-dic 2023	gen-dic 2022	MS % 2023	MS % 2022	Var. %
TOTALE	126.955	174.321			-27,2%
BEV	104.587	138.254	82,4%	79,3%	-24,4%
PHEV	10.170	16.121	8,0%	9,2%	-36,9%
HEV	7.584	10.159	6,0%	5,8%	-25,3%
Diesel	3.119	5.427	2,5%	3,1%	-42,5%
Benzina	1.493	4.333	1,1%	2,6%	-65,5%
Altre	2	27	0,0%	0,0%	-92,6%

GRAFICO 3

(Dati OFV)

	gen-dic 2023	gen-dic 2022	MS % 2023	MS % 2022	Var. %
TOTALE	126.955	174.316			-27,2%
Tesla	25.405	21.300	20,0%	12,2%	19,3%
Toyota	15.754	13.873	12,4%	8,0%	13,6%
Volkswagen	13.704	20.183	10,8%	11,6%	-32,1%
Volvo	8.882	12.849	7,0%	7,4%	-30,9%
Skoda	7.735	9.886	6,1%	5,7%	-21,8%
BMW	5.961	14.034	4,7%	8,1%	-57,5%
Hyundai	5.481	9.044	4,3%	5,2%	-39,4%
Nissan	5.185	4.073	4,1%	2,3%	27,3%
Mercedes-Benz	5.157	10.498	4,1%	6,0%	-50,9%
Audi	4.661	10.326	3,7%	5,9%	-54,9%
Ford	4.479	5.390	3,5%	3,1%	-16,9%
MG	3.317	4.241	2,6%	2,4%	-21,8%
Kia	2.375	5.614	1,9%	3,2%	-57,7%
Peugeot	2.370	3.347	1,9%	1,9%	-29,2%
Opel	1.835	1.784	1,4%	1,0%	2,9%
Polestar	1.832	4.697	1,4%	2,7%	-61,0%
Mazda	1.493	2.114	1,2%	1,2%	-29,4%
BYD	1.383	2.655	1,1%	1,5%	-47,9%
Lexus	1.300	1.150	1,0%	0,7%	13,0%
Citroën	1.238	1.938	1,0%	1,1%	-36,1%
Altre	7.408	15.320	5,8%	8,8%	-51,6%

inflazione, che condizionano le scelte dei consumatori, che danno minor priorità all'acquisto dell'auto.

In calo tutte le alimentazioni, comprese le elettriche (-24,4%) che comunque mantengono la quota di mercato più alta. Le BEV costituiscono infatti l'82,4% dell'intero mercato norvegese (3,1 punti percentuali in più rispetto alle immatricolazioni del 2022).

Se sommate, le alimentazioni alternative (BEV e Ibride Mild, Full e Plug-in) costituiscono oltre il 96% del mercato. Mentre le autovetture a combustione interna, le cui immatricolazioni saranno fermate entro il 2025, sono ormai solo il 3,6%. Con una market share del 20% e oltre 25mila unità immatricolate (+19,3% rispetto all'intero

2022), Tesla è il primo car maker sul mercato norvegese. Seguono Toyota con 15.754 immatricolazioni, anch'essa in crescita (+13,6%) e Volkswagen con 13.704, che di contro registra una flessione del 32,1%.

Oltre a Tesla e a Toyota, gli unici brand che registrano un incremento sono Nissan (+27,3% con 5.185 unità), Lexus (+13%) e Opel (+2,9%).

I brand che invece registrano le peggiori contrazioni sono Polestar, con -61% e 1.832 unità immatricolate (erano circa 4.700 nel 2022), Kia con -57,7% (2.375 unità vendute nell'anno) e BMW (-57,5% e 5.961 volumi, contro gli oltre 14 mila del 2022).

Il gruppo Stellantis è presente sul mercato norvegese principalmente con i suoi marchi d'oltralpe: Peugeot (2.370 unità, in calo del 29,4% rispetto al 2022), Opel (1.835 unità) e Citroën (1.238 unità, -36,1%). Nel complesso, il gruppo costituisce il 4,3% del mercato del 2023, mantenendo una market share sostanzialmente in linea con quella dell'anno precedente.

Nella classifica dei modelli più venduti, la Tesla Model Y occupa la prima posizione, con oltre 23mila unità immatricolate dall'inizio dell'anno e volumi del 33% superiori rispetto a quelli del 2022. Seguono Volkswagen ID.4 con 6.614 unità (in calo di quasi 5mila unità rispetto all'anno precedente) e Skoda Enyaq, anch'essa in calo (-19,5%).





Il primo mese del 2024, si apre in netta ripresa, a +175% rispetto al gennaio 2023 e con 5,122 unità immatricolate, contro le 1.859 dello stesso mese dell'anno scorso. Tesla Model Y si conferma anche per il primo mese di quest'anno il modello più venduto, con una market share del 18,8%. Seguono Hyundai Kona (5,5% del mercato) e Nissan Leaf (5,1% del mercato del mese di gennaio).

Nel contesto dinamico dell'industria automobilistica, la Norvegia è sempre più leader indiscusso nel mercato delle auto elettriche e una recente decisione di Møller Mobility Group, il principale distributore del gruppo Volkswagen

sul mercato norvegese, ha reso la posizione del paese ancora più netta.

A partire dal 2024, il mercato norvegese non vedrà più l'arrivo di nuovi modelli VW con motori a combustione interna. La casa automobilistica tedesca ha deciso di concentrarsi quindi esclusivamente sulle vetture elettriche.

La Norvegia è anche diventata il banco di prova per l'elettrificazione dell'Europa Occidentale, grazie ai generosi incentivi che hanno mantenuto alta la domanda: su tutte le auto ad emissioni zero, aventi un prezzo di acquisto inferiore a 44 mila euro (500 mila corone), fino al gennaio 2023, non si paga l'IVA. Dallo scorso

GRAFICO 4

(Dati OFV)

	gen-dic 2023	gen-dic 2022	MS % 2023	MS % 2022	Var. %
TOTALE	126.955	174.316			-27,2%
Tesla Model Y	23.085	17.354	18,2%	10,0%	33,0%
Volkswagen ID.4	6.614	11.561	5,2%	6,6%	-42,8%
Skoda Enyaq	5.740	7.133	4,5%	4,1%	-19,5%
Toyota bZ4X	5.395	872	4,2%	0,5%	518,7%
Volvo XC40	5.025	5.507	4,0%	3,2%	-8,8%
Ford Mustang Mach-e	3.792	4.226	3,0%	2,4%	-10,3%
Toyota Yaris	3.582	5.381	2,8%	3,1%	-33,4%
Toyota RAV4	3.457	4.078	2,7%	2,3%	-15,2%
Volkswagen ID.4	3.141	2.742	2,5%	1,6%	14,6%
Hyundai Kona	2.991	2.566	2,4%	1,5%	16,6%

GRAFICO 5

(Dati OFV)

	gen-dic 2023	gen-dic 2022	MS % 2023	MS % 2022	Var. %
TOTALE	29.547	29.473			0,3%
Volkswagen	8.821	5.894	29,9%	20,0%	49,7%
Toyota	5.743	6.118	19,4%	20,8%	-6,1%
Mercedes-Benz	4.302	5.038	14,6%	17,1%	-14,6%
Ford	3.283	3.308	11,1%	11,2%	-0,8%
Peugeot	1.982	2.050	6,7%	7,0%	-3,3%
Opel	953	1.467	3,2%	5,0%	-35,0%
Isuzu	892	744	3,0%	2,5%	19,9%
Citroën	798	1.108	2,7%	3,8%	-28,0%
Renault	619	598	2,1%	2,0%	3,5%
Maxus	337	619	1,1%	2,1%	-45,6%
Nissan	240	139	0,8%	0,5%	72,7%
Land Rover	168	245	0,6%	0,8%	-31,4%
Fiat	129	21	0,4%	0,1%	514,3%
Challenger	113	180	0,4%	0,6%	-37,2%
BYD	100	330	0,3%	1,1%	-69,7%
Iveco	96	158	0,3%	0,5%	-39,2%
Dethleffs	89	75	0,3%	0,3%	18,7%
Benimar	81	-	0,3%	0,0%	-
Capron	76	153	0,3%	0,5%	-50,3%
Pøssl	75	64	0,3%	0,2%	17,2%
Altre	650	1.164	2,2%	3,9%	-44,2%

RICAMBIO NEL MONDO

GRAFICO 6

(Dati OFV)

	gen-dic 2023	gen-dic 2022	MS % 2023	MS % 2022	Var. %
TOTALE	6.494	5.604			15,9%
Volvo	1.985	1.649	30,6%	29,4%	20,4%
Scania	1.850	1.731	28,5%	30,9%	6,9%
Mercedes-Benz	649	575	10,0%	10,3%	12,9%
Ford	391	107	6,0%	1,9%	265,4%
MAN	391	200	6,0%	3,6%	95,5%
Hyster	117	131	1,8%	2,3%	-10,7%
Adria	111	92	1,7%	1,6%	20,7%
Renault	110	103	1,7%	1,8%	6,8%
Iveco	98	90	1,5%	1,6%	8,9%
DAF	79	59	1,2%	1,1%	33,9%
Carthago	73	106	1,1%	1,9%	-31,1%
Knaus	66	29	1,0%	0,5%	127,6%
Rapido	57	93	0,9%	1,7%	-38,7%
Kabe	56	56	0,9%	1,0%	0,0%
Eura Mobil	55	92	0,8%	1,6%	-40,2%
Fiat	53	67	0,8%	1,2%	-20,9%
Maxus	50	31	0,8%	0,6%	61,3%
Bürstner	25	42	0,4%	0,7%	-
Fuso	24	24	0,4%	0,4%	0,0%
Frankia	21	44	0,3%	0,8%	-52,3%
Altre	233	283	3,6%	5,0%	-17,7%

GRAFICO 7

(Dati OFV)

	gen-dic 2023	gen-dic 2022	MS % 2023	MS % 2022	Var. %
TOTALE	1.058	599			76,6%
Solaris	182	3	17,2%	0,5%	5966,7%
MAN	133	30	12,6%	5,0%	343,3%
Golden Fragon	124	10	11,7%	1,7%	1140,0%
Volvo	118	100	11,2%	16,7%	18,0%
Scania	90	9	8,5%	1,5%	900,0%
Mercedes-Benz	68	55	6,4%	9,2%	23,6%
BYD	64	-	6,0%	0,0%	-
Ford	43	26	4,1%	4,3%	65,4%
Yutong	38	76	3,6%	12,7%	-50,0%
Iveco	37	28	3,5%	4,7%	32,1%
Iles Automotive	30	25	2,8%	4,2%	20,0%
Volkswagen	28	12	2,6%	2,0%	133,3%
Altas	20	28	1,9%	4,7%	-28,6%
IvecoBus	13	-	1,2%	0,0%	-
Bus-Prestige	11	3	1,0%	0,5%	266,7%
Centro Bus	8	-	0,8%	0,0%	-
Stra	8	1	0,8%	0,2%	700,0%
Businvest	7	6	0,7%	1,0%	16,7%
Van Hool	6	4	0,6%	0,7%	50,0%
Renault	6	-	0,6%	0,0%	-
Altre	24	183	2,3%	30,6%	-86,9%

« LA NORVEGIA È DIVENTATA IL BANCO DI PROVA PER L'ELETTRIFICAZIONE DELL'EUROPA OCCIDENTALE. GRAZIE AI GENEROSI INCENTIVI CHE HANNO MANTENUTO ALTA LA DOMANDA: SU TUTTE LE AUTO AD EMISSIONI ZERO, AVENTI UN PREZZO DI ACQUISTO INFERIORE A 44 MILA EURO (500 MILA CORONE), FINO AL GENNAIO 2023, NON SI PAGA L'IVA »

anno, l'IVA viene applicata al 25% sulla parte d'importo che supera la soglia di prezzo. Per le auto elettriche in leasing, l'IVA viene calcolata nell'importo mensile del contratto ed è corrispondente all'IVA massima sull'auto, mentre i contratti di leasing stipulati prima del gennaio 2023 sono esenti dalle imposte. Nel 2023 è stata inoltre introdotta una nuova tassa, calcolata in base al peso della vettura. La tassa per il 2024 è di 12,98 corone (poco

più di 1,10 euro) per ogni kg di peso superiore ai 500 kg. Si calcola che, in media, la tassazione sulle auto elettriche aumenterà, in questo modo, di circa 1.600/1.700 euro a veicolo. Le auto a combustione interna o le ibride, pagano invece una tassa una tantum alla prima immatricolazione. Questa tariffa viene calcolata sempre in base al peso netto del veicolo e considerando le emissioni di CO₂ e di NOx.

GRAFICO 8

(Dati: De Danske Bilimportører)

	gen-dic 2023	gen-dic 2022	MS % 2023	MS % 2022	Var. %
TOTALE	172.798	148.282			16,5%
BEV	62.759	30.822	82,4%	79,3%	103,6%
PHEV	17.283	26.440	8,0%	9,2%	-34,6%
HEV	30.266	28.254	6,0%	5,8%	7,1%
Diesel	8.132	10.104	2,5%	3,1%	-19,5%
Benzina	54.357	52.655	1,1%	2,6%	3,2%
Altre	1	7	0,0%	0,0%	-85,7%

« IL PRIMO MESE DEL 2024, SI APRE IN NETTA RIPRESA, A +175% RISPETTO AL GENNAIO 2023 E CON 5.122 UNITÀ IMMATICOLATE, CONTRO LE 1.859 DELLO STESSO MESE DELL'ANNO SCORSO. TESLA MODEL Y SI CONFERMA ANCHE PER IL PRIMO MESE DI QUEST'ANNO IL MODELLO PIÙ VENDUTO, CON UNA MARKET SHARE DEL 18,8% »

IL MERCATO DEI VEICOLI COMMERCIALI

Il comparto dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il 2023 con 29.547 unità immatricolate, sostanzialmente in linea con i volumi dell'anno precedente (+0,1% rispetto alle 29.473 unità immatricolate nel 2022).

I volumi risultano in calo se paragonati a quelli del 2021, quando i van immatricolati in Norvegia risultavano oltre 34 mila.

Il marchio più venduto del comparto è Volkswagen che detiene il 30% circa del mercato e registra una crescita importante (+49,7%). Seguono Toyota, con 5.743 unità e in calo del 6,1% e Mercedes, con 4.302 unità, anch'essa in calo (-14,6%).

I veicoli pesanti (autocarri e caravan) immatricolati nel 2023 hanno raggiunto le 6.494 unità (in aumento del 15,9% rispetto al 2022). Le prime tre marche per vendita sono Volvo, Scania e Mercedes che insieme costituiscono quasi il 70% dell'intero comparto.

Tutti i tre gruppi guadagnano volumi in confronto al 2022, rispettivamente +20,4%, +6,9% e +12,9%. Come in Italia, anche in Norvegia si assiste nel 2023 ad un forte incremento nelle immatricolazioni di autobus. Nell'anno sono stati immatricolati infatti 1.058 bus, in crescita del 76,6% rispetto al 2022.

GRAFICO 9

	gen-dic 2023
TOTALE	172.759
Tesla Model Y	17.954
Peugeot 208	6.035
Ford Kuga	4.425
Tesla Model 3	4.206
Skoda Enyaq	3.069
Citroen C3	3.015
Toyota Aygo X	2.800
Opel Corsa	2.755
Nissan Qashqai	2.614
Volvo XC40	2.571

(Dati: De Danske Bilimportører)

Il parco circolante norvegese, al 31 dicembre 2023, era composto da 2,85 milioni di autovetture, 510 mila van e oltre 67 mila autocarri.

DANIMARCA

Mentre le vendite di autovetture in Norvegia sono calate nel 2023, il mercato danese è cresciuto del 16,5%, con volumi di poco inferiori alle 173 mila unità immatricolate.

Se la Norvegia è la prima della classe nelle immatricolazioni di auto elettriche, in Danimarca le BEV rappresentano poco più del 36% delle immatricolazioni del 2023 (in crescita del 103,6% rispetto al 2022); una crescita eccezionale se raffrontata al 2019, quando la market share delle elettriche nel paese era pari al 2,5%. Tra le elettrificate, crescono anche le midl e full hybrid con volumi di oltre 30 mila unità ed un incremento del 7,1% mentre, la tendenza è negativa per le autovetture Plug-in Hybrid, che calano del 34,6% (17.283 unità immatricolate, contro le 26.440 del 2022).

Tra le autovetture a combustione interna, calano ancora le diesel (-19,5%) che costituiscono ormai solo il 4,7% del mercato danese (-2,1 punti percentuali rispetto al 2022). In crescita a volumi e in percentuale le auto a benzina (54.357 unità e +3,2% sull'anno precedente), che d'altronde perdono 4 punti percentuali di quota di mercato rispetto al 2022 (MS 2023: 31,5%).

Come in Norvegia, anche in Danimarca sono i consumatori privati ad avere acquistato maggiormente auto elettriche.

Anche nella Top Ten danese, il modello più venduto del 2023 risulta la Tesla Model Y, con quasi 18 mila unità immatricolate nell'anno ed una quota di mercato del 10,4%.

Il comparto dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il 2023 in calo del 5,2% sul 2022, con 25.750 unità immatricolate, mentre il settore dei veicoli commerciali pesanti, con oltre 5 mila unità vendute nel 2023, risulta in crescita del 2,9%.

Il parco circolante danese, al 31 dicembre 2023, era composto da 2,8 milioni di autovetture, 356 mila van e oltre 43 mila autocarri.

EVENTI

Automotive Dealer Day, a Verona dal 14 al 16 maggio L'arena internazionale per il business della Mobilità

Il settore automotive rilancia per estendere il proprio perimetro all'ecosistema della mobilità con nuove prospettive, massicci investimenti, nuove geografie e grande attenzione alla decarbonizzazione? Lo fa anche Automotive Dealer Day per la propria edizione numero 22, il 14-15-16 maggio, denominata "House of Mobility" che si apre a nuovi spazi nei padiglioni 11 e 12 di Veronafiere, con più di 100 aziende e 8 sale. Questo ampliamento permette ai partecipanti di vivere una migliore esperienza di evento, con flussi più efficienti e spazi più accoglienti, rispecchiando la maturità raggiunta dall'evento in tutti questi anni. Automotive Dealer Day, lo spazio dove l'automotive incontra la mobilità, conferma per il secondo anno la propria natura sostenibile di evento carbon neutral, mentre cresce la partecipazione internazionale con gruppi di Dealer attesi da numerosi Paesi tra cui Olanda, Turchia, Portogallo e Spagna.

IL PROGRAMMA contenuti dell'evento è considerato un punto di riferimento dagli operatori per orientare le scelte e ciò diventa ancora più importante in una fase in cui le novità si moltiplicano su più fronti: nuove motorizzazioni, nuovi servizi, nuovi formati di agenzia, nuovi brand, nuovi tipi di veicoli, nuove tecnologie e nuovi posizionamenti per alcuni brand.

Uno dei tratti salienti che distingue Automotive Dealer Day da altri contesti è la massiccia dose di dati e informazioni provenienti da studi ad hoc promossi da Quintegia e presentati durante i tre giorni. Grande novità di questa edizione è il lancio di un nuovo filone di studi di Quintegia chiamato "Mobility Landscape Study", che approfondirà nuovi aspetti del business. In particolare nella sua prima edizione lo studio si focalizzerà sul perimetro di offerta di veicoli più piccoli/leggeri quali opportunità per i Dealer, con il titolo "Microcar e due ruote nel business dei Concessionari".

Tra i temi studiati da tempo: densità e struttura delle reti (Dealer Network Study), soddisfazione delle reti (Dealer-Stat), evoluzione tendenze dei consumatori (Automotive Customer Study). Tra i temi più recenti: lo stato dell'arte verso l'elettrificazione (Bev Italy Progress Index), aspetti critici del formato di agenzia (Approfondimento su Legge n. 108/2022) e impatto dei nuovi brand (New Brands Study).

MARTEDÌ POMERIGGIO offre un'interessante visione internazionale sulla catena

del valore automotive nell'ecosistema della mobilità, sul ruolo dei Dealer e sull'impatto da Oriente con tre voci da Europa, Stati Uniti e Cina.

MERCOLEDÌ MATTINA le opportunità degli attori automotive nella mobilità continuano anche con il Ceo di Mobilize - business unit di Renault specializzata in servizi di mobilità, con riflessioni proposte da Leonardo Buzzavo, Coordinatore tematico dell'evento, grazie a una conversazione con Trevor Finn - già alla guida di uno dei più grandi Dealer group in Europa - e approfondimenti sulla micro-mobilità con l'esperto europeo Mathieu Nicaise, oltre a sviluppi dalla Silicon Valley con Charlie Vogelheim.

Anche quest'anno la seconda mattinata di mercoledì vedrà una sessione dedicata ai temi dell'elettrificazione, cercando di fare un po' di chiarezza nell'attuale dibattito acceso, con dati e prospettive sui trend, incluse voci di brand e di Dealer. In programma anche sessioni dedicate rispettivamente a: nuove organizzazioni per persone in evoluzione, sviluppi dell'agenzia e Legge 108, evoluzione verso il premium e luxury.

IL GIOVEDÌ SARÀ ANIMATO da uno sguardo all'innovazione a tutto tondo: si inizia con le innovazioni nella mobility-as-a-service e nella condivisione dei dati nelle città grazie a Laura Babio di Polis, la rete di città e regioni europee che cooperano per soluzioni di trasporto innovative, innestando anche l'energia delle startup. Si parlerà poi di Intelligenza artificiale con uno sguardo a impatti attuali e prospettici e infine al retail con la voce di Giuseppe Stigliano, autore di un recentissimo libro sul tema, co-firmato con l'innovabile padre del marketing, Philip Kotler. Altri ingredienti del giovedì includono: usato, service, sostenibilità e

digital marketing, quest'ultimo condito da una voce della multi-nazionale Campari. In ambito postvendita non mancherà la sessione di presentazione dell'edizione 2024 di Service Day, l'evento di Quintegia da un'idea di AsConAuto dedicato al business after-sales, con il payoff "Generazione Post Vendita".

Significative le presenze femminili e non solo dall'Italia: oltre alla già citata Laura Babio ci saranno, tra le altre, Luisella Giani sui temi Ai, Giuseppina Violante di Sky Media Italia ed Eva Ziegler, esperta di hospitality industry e lusso. Numerosi i Dealer di vari mercati tra i relatori, così come vari numeri uno di filiali tra cui Hyundai Italia, Jaguar Land Rover Italia e Mercedes-Benz Italia. Grande attesa per la presenza sul palco del co-fondatore e Presidente di Nio Lihong Qin.

Tra i momenti d'incontro a carattere più istituzionale vi sarà un appuntamento dedicato al mercato italiano (con Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae). Sempre dinamiche le sinergie: continua l'iniziativa di Quintegia Reset improntata ai temi della sostenibilità, in collaborazione con Findomestic Banca, mettendo a fuoco welfare e benessere in azienda per i Dealer. Tra le novità l'Automotive Digital Marketing Award, iniziativa di AutoScout24 in collaborazione con Quintegia, che mira a riconoscere e premiare il migliore manager di concessionaria o rivenditore che gestisce le attività di marketing e comunicazione. Sul fronte dell'innovazione continua il proprio percorso anche lo Startup Generation Award di Quintegia per individuare la migliore startup dell'area espositiva dell'evento.

Non mancheranno anche le occasioni di incontro serale riservate ai partecipanti dell'evento, che si terranno martedì 14 e mercoledì 15 in alcune location suggestive del centro città.

AUTOMOTIVE DEALER DAY - House of Mobility sembra avere le carte in regola per riconfermarsi anche nel 2024 come il luogo elettivo dove mettere a fuoco le risposte da dare alle domande e sfide in corso, come il contesto dove porsi le nuove domande opportune per le sfide emergenti, come il terreno dove vedere e toccare con mano i nuovi strumenti a supporto dei Dealer vincenti, come la cornice dove confrontare il proprio punto di vista con colleghi e decisori di altri player della filiera. L'obiettivo è coadiuvare a ricalibrare la propria strategia e le proprie scelte in una fase di transizione, che si delinea come densa e nella quale una postura di apprendimento e un approccio strategico possono fare la vera differenza di valore per gli anni a venire.

Automotive Dealer Day 2024

Quando:
14-15-16 maggio 2024

Dove:
Padiglioni 11 e 12 Veronafiere
ingresso Re Teodorico,
Viale dell'Industria, 36
37135 Verona (Italia)

Per info e iscrizioni:
www.dealerday.com

EVENTI

AUTOMOTIVE DEALER DAY 2024 - PROGRAMMA CONTENUTI - AGGIORNATO AL 15.04.2024 - IL PROGRAMMA POTREBBE SUBIRE VARIAZIONI

Martedì 14 maggio

- Sala Blu 17:00 - 18:30

Mobilità, Concessionari ed elettrico: il settore si trasforma, e tu?
Lucas Neckermann (Autore "The Mobility Revolution")
Gary Gilchrist (NADA)
Bill Russo (Automobility Limited)
Leonardo Buzzavo (Università Ca' Foscari - Automotive Dealer Day)

Mercoledì 15 maggio

- Sala Blu 08:45 - 10:15

Gli attori automotive verso la mobilità: la mappa delle opportunità
Presentazione RESET 2024
Gianluca De Ficchy (Mobilize - RCI Banque SA)
Trevor Finn (New World Automotive - Hedin Mobility Group AB)
Alessandro Lazzeri (Findomestic Banca)
Alessandro Dal Bon (Quintegia)
Leonardo Buzzavo (Università Ca' Foscari - Automotive Dealer Day)
Simona Piva (Findomestic Banca)
Emanuele Zanotto (Quintegia)

- Sala Blu 12:00 - 13:00

L'elettrico sfida i confini del business: nuovi brand, nuove strategie
Xiangping Li (Shanghai Launch Automobile Design Co., Ltd.)
Andrea Bartolomeo (Saic Motor Italy)
Vito Mandina (Autoteam 9)
Fabio Barbisan (Quintegia)
Elisa Giubilato (Quintegia)
Nicola Pasqualin (Quintegia)

- Sala Rossa 12:00 - 13:00

Mobilità innovativa: prospettive future e applicazioni attuali
Charlie Vogelheim (Automotive Industry Journalist)
Paul De Vries (Ligier Store Doesbrug - Digital Car Dealer Workshop)

- Sala Gialla 12:00 - 13:00

La strada verso Premiumness e Luxury
Marco Santucci (Jaguar Land Rover Italia)
Eva Ziegler (Swiss Hotel Management School)
Giuseppina Violante (Sky Media Italia)
Leonardo Buzzavo (Università Ca' Foscari - Automotive Dealer Day)

- Sala Arancione 13:15 - 13:45

Startup Generation Award: Pitch Competition

- Sala Blu 14:00 - 15:00

I Dealer nel business della mobilità: nuovi veicoli, micro-mobilità e spazi urbani
Presentazione Mobility Landscape Study
Mathieu Nicaise (Mobility Expert)
Ruymán Caballero (Domingo Alonso Gran Canaria SLU)
Alberto Bet (Quintegia)

- Sala Rossa 14:00 - 15:00

Esperimenti di agenzia, trend e il tema della compensation
Steve Young (ICDP)
Matteo Taverni (FEAC)

Marco Grilli (Studio Legale Tributario Grilli - Quintegia)
Giovanni Pilotto (Quintegia)
Fabio Barbisan (Quintegia)

- Sala Gialla 14:00 - 15:00

Nuove organizzazioni per persone in evoluzione
Alessandro Rimassa (Esperto di Future of Work & Digital Transformation
Radical HR)

Marco Ostuni (Nuovauto - Astauto Group)
Chiara Testa (Bossoni Automobili)
Christian Caldato (Quintegia)

- Sala Blu 16:45 - 18:15

Potenziare la distribuzione allineando Case e Reti
Consegna Premi DealerSTAT 2024
Lihong Qin (Nio)

Marc Langenbrinck (Mercedes-Benz Italia)
Andrea Crespi (Hyundai Italia)
Tommaso Bortolomioli (Quintegia)
Alberto Bet (Quintegia)
Alex Fava (Quintegia)

Giovedì 16 maggio

- Sala Blu 09:00 - 10:00

Far accadere l'innovazione nell'ecosistema della mobilità
Consegna Startup Generation Award 2024
Laura Babio Somoza (Polis - Cities and Regions for Transport Innovation)
Leonardo Buzzavo (Università Ca' Foscari - Automotive Dealer Day)

Alessandro Dal Bon (Quintegia)

- Sala Rossa 09:00 - 10:00

Auto usate: la spina dorsale del business dei Concessionari
Luca Montagner (Quintegia - ICDP)
Carlo Gallo (Autobro)
Luca Scarsi (Ariel Car)
Gustavo De Cicco (Gruppo Koelliker)

- Sala Gialla 09:00 - 10:00

Strategia di branding e Marketing Digitale: Back to Basics
Alberto Chiapponi (Campari Group)
Giorgio Soffiato (Quintegia Academy)

- Sala Arancione 10:30 - 11:30

Generazione post vendita: strategie e approcci di service management
Sessione organizzata da Quintegia e AsConAuto, con presentazione Service Day 2024

Luca Montagner (Quintegia - ICDP)

Roberto Scarabel (AsConAuto)

Alessandro Dal Bon (Quintegia)

- Sala Blu 12:00 - 13:00

L'Intelligenza Artificiale entra nel business

Consegna Automotive Digital Marketing Award 2024

Gioia Manetti (AutoScout24 Spa - AUTOprouff Italy)

Luisella Giani (AI & Digital Transformation Expert)

- Sala Rossa 12:00 - 13:00

Centri di ricondizionamento per accelerare il business dell'usato

Antonio Aletto (Audi Zentrum Alessandria)

Matteo Fioriti (Mantovani Motors Group)

Marco Guerresi (Tomasi Auto)

Luca Montagner (Quintegia - ICDP)

- Sala Gialla 12:00 - 13:00

Bilancio di sostenibilità e comunicazione green: le priorità

Luisa Tranquilli (Quintegia)

Laura Credidio (Specialista Marketing Consapevole)

- Sala Arancione 12:00 - 13:00

VINCOM - Automobili e veicoli da lavoro fra transizione elettrica, nuove forme di mobilità e Intelligenza Artificiale
Consegna Premio DealerSTAT LCV 2024

Gianfranco Pizzuto (Automobili Estrema)

Guido Stefanini (Stefanini Mobility)

Nicola Pasqualin (Quintegia)

Edoardo Greco (Quintegia)

Maurizio Sala (TAO - Vincom)

- Sala Blu 15:00 - 16:00

Gestire il retail in un mondo post-digitale
Giuseppe Stigliano (Docente di Marketing)
Leonardo Buzzavo (Università Ca' Foscari - Automotive Dealer Day)

- Sala Rossa 15:00 - 16:00

Costruire un'esperienza su misura per il cliente del service
Mario De Risi (Renault Italia)

Danilo Cristofaro (Pasquarelli Auto)

Luca Montagner (Quintegia - ICDP)

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	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 [MO, Fontana: ferma condanna](#) [La Sapienza](#)

[f](#) [X](#) [@](#) [in](#) [v](#)

martedì 16 Aprile 2024




[Homepage](#) [Editoriali](#) [Agenparl International](#) [Mondo](#) [Politica](#) [Economia](#) [Regioni](#) [Università](#) [Cultura](#) [Futuro](#) [Sport & Motori](#)



[Home](#) » [Le priorità di Confindustria ai candidati alla Presidenza della Regione](#)

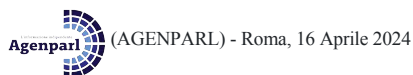
Le priorità di Confindustria ai candidati alla Presidenza della Regione

 By [—16 Aprile 2024](#) [Nessun commento](#) [6 Mins Read](#)



CONFINDUSTRIA Basilicata

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



(AGENPARL) – mar 16 aprile 2024 COMUNICATO STAMPA

CONFINDUSTRIA AI CANDIDATI: Un piano industriale strategico per crescita economica e contrasto a marginalità e spopolamento

POTENZA, 16 aprile 2024 – Confindustria Basilicata ha incontrato questa mattina i candidati alla Presidenza della Regione Basilicata, Vito Bardi e Piero Marrese.

Il Presidente Francesco Somma ha illustrato le istanze e le proposte sui temi che impattano le imprese e lo sviluppo economico e sociale del territorio e contenute in un documento consegnato ai candidati.

Il futuro della Basilicata – è la premessa – è indissolubilmente legato a una strategia di consolidamento e rilancio dell'industria lucana. C'è l'impellente bisogno di nuova, buona industria. Non solo come leva di crescita economica ma anche come presidio di efficace contrasto ai più preoccupanti fenomeni di desertificazione demografica, emorragia di giovani e competenze, disparità di genere.

La grande dotazione di risorse disponibili per i prossimi anni dovrà essere accompagnata da qualità progettuale per investimenti con un elevato effetto moltiplicatore, volontà politica ed efficienza amministrativa. C'è poi la variabile temporale: bisogna procedere rapidamente all'attuazione del PO FESR Basilicata 2021-2027 e alla pubblicazione degli Avvisi Pubblici per rendere agibili al più presto le opportunità di cui sono beneficiarie le imprese, garantendo una parallela condizione di agibilità e rapidità burocratica.

Un piano industriale strategico è un'assoluta priorità per la nostra regione. Il bonus gas, di cui attualmente beneficiano le famiglie lucane, va esteso anche alle imprese. Al nuovo Governo si chiede, quindi, come primo atto di esperire ogni tentativo a livello negoziale con Governo e Commissione europea per portare a casa il risultato nell'ambito della proroga del Temporary Crisis Framework.

Al contempo, è necessario adoperarsi con ogni sforzo per ridiscutere in Europa e ottenere una revisione dell'intensità degli Aiuti di Stato attualmente prevista dalla Carta che penalizza gravemente la Basilicata rispetto alle regioni limitrofe. Vincolante per l'effettivo successo delle misure che si metteranno in campo è il rafforzamento della capacità amministrativa negli enti. Va garantita elevata qualità nella indicazione dei nomi nei ruoli apicali negli enti sub regionali e strumentali il cui operato va valutato sulla base del monitoraggio di criteri misurabili rispetto ai risultati raggiunti.

Investire in Basilicata deve essere percepita come una reale opportunità. La Zes Unica rappresenta lo strumento principe dell'attrazione di investimenti, a patto di prevedere meccanismi di perequazione che compensino i gap di competitività che presentano i vari territori ai nastri di partenza.

Va fatta una corsa contro il tempo per rendere le aree industriali più attrattive creando un ecosistema favorevole alla massima valorizzazione delle misure agevolative disponibili in questo particolare momento storico. Va messa la definitiva parola fine all'annosa questione delle bonifiche dei siti di Tito e Valbasento, procedendo a liberare dai vincoli esistenti le aree non inquinate.

Il pesante deficit infrastrutturale lucano ha sempre più il sapore di una drammatica beffa. Le grandi opere previste dal PNRR che interessano la Basilicata sono importantissime, ma non risolutive.

Assurgono, quindi, a priorità strategica gli interventi di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture della rete stradale della rete ferroviaria regionale, come pure delle reti idriche e di distribuzione dell'energia elettrica e delle reti digitali e relative infrastrutture immateriali.

Tutte le forze politiche, in maniera coesa e senza divisioni, dovranno impegnarsi nella più importante vertenza degli ultimi anni, la crisi Stellantis. Va sicuramente esercitata la massima pressione sui tavoli specifici nazionali tra MIMIT, Stellantis Europe, ANFIA e parti sociali, affinché la produzione di Stellantis venga riportata ai livelli soddisfacenti per rendere competitive le aziende dell'indotto e garantire tutti i livelli occupazionali sul territorio. Aprire le porte alla possibilità di altri produttori in Italia è stato un significativo avanzamento. Al contempo, vanno stimolate le nuove iniziative imprenditoriali provenienti da settori anche diversi dall'automotive, anche attraverso un'adeguata attività di promozione e sviluppo. E' necessario dotare subito le imprese dell'Automotive di un supporto finanziario che consenta ad esse di tentare di competere con la concorrenza straniera per le nuove assegnazioni di commesse. Le risorse e gli strumenti disponibili nell'ambito dell'Area di Crisi Complessa – che la Regione Basilicata ha fortemente voluto e

meritoriamente ottenuto – rappresentano, in questo momento, un importantissimo sostegno. Va quindi rafforzata la dotazione di risorse.

Lo sviluppo del settore energetico è tra gli asset che riserva alla Basilicata le migliori prospettive di crescita. Ma esistono ulteriori potenzialità ancora tutte da esprimere che necessitano di azioni coerenti con gli obiettivi dichiarati. Il cuore della questione è sciogliere il nodo del permitting velocizzando gli iter autorizzativi. Il percorso di transizione energetica va nutrito valorizzando al massimo le riserve esistenti e sostenibilmente recuperabili dagli asset energetici tradizionali già in esercizio.

Per il comparto manifatturiero delle costruzioni edili lucane va resa al più presto operativa la Legge Regionale n. 20/2023, per l'acquisto dei suddetti crediti fiscali del Superbonus da parte degli enti pubblici economici regionali e relative società partecipate. Vanno rafforzate le politiche per la casa. Va pertanto riproposta – con una congrua dotazione finanziaria – la misura relativa al c.d. "Bonus Casa".

E' fondamentale sostenere il settore del Turismo che sta fornendo un significativo contributo alla crescita dell'economia regionale. Va riservata la giusta attenzione al comparto sul versante delle risorse, nell'ambito dei contenitori programmatici.

Il binomio ricerca e innovazione è linfa vitale per la nostra manifattura. Il capitale umano è il vero cuore pulsante del progresso tecnologico e dell'innovazione dei processi. E' necessario allora un importante investimento sull'orientamento delle famiglie e dei ragazzi. Si propone, poi, di finanziare con risorse pubbliche e private progetti formativi rivolti ai migranti da realizzare nei Paesi di origine e poi integrare nei nostri comuni, per un efficace azione di contrasto alla carenza di manodopera e, contemporaneamente, al declino demografico.

Urgono specifici interventi ed iniziative per promuovere politiche di inclusione e di crescita professionale dei profili femminili volti a ridurre il gender gap nelle posizioni apicali.

Va rafforzata la partnership Istituzioni/Scuola/Impresa. Si attende ancora l'assegnazione delle risorse per far partire i corsi della Meccatronica dell'ITS Basilicata, mentre nel frattempo cresce l'SOS che arriva dagli altri settori, e in particolare dal Turismo, dall'Edilizia e dall'Agroindustria. Occorre una seria riflessione sull'Università di Basilicata che ha bisogno di qualificare maggiormente il proprio ruolo sul e per il territorio, e recuperare attrattività. La collaborazione tra imprese, Università e territorio può e deve diventare motore di innovazione.

[basilicata](#) [confindustria](#)

SHARE.



RELATED POSTS



Cerca



POLITICA ECONOMIA CLIMA E AMBIENTE ENERGIA SCIENZA E TECH MOBILITÀ

HOME ECONOMIA

Eurostat: A febbraio -8,4% import e +0,3% in area euro

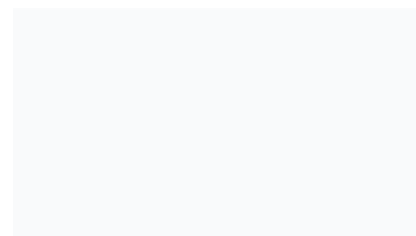
16 Aprile 2024

Le prime stime del saldo dell'area dell'euro indicano un avanzo di 23,6 miliardi di euro nel commercio di beni con il resto del mondo nel febbraio 2024, rispetto ai +3,6 miliardi di euro del febbraio 2023. Lo rende noto Eurostat. Le esportazioni di beni dell'area dell'euro verso il resto del mondo a febbraio 2024 sono state pari a 235,0 miliardi di euro, con un leggero aumento dello 0,3% rispetto a febbraio 2023 (234,4 miliardi di euro). Le importazioni dal resto del mondo si sono attestate a 211,4 miliardi di euro, con un calo dell'8,4% rispetto a febbraio 2023 (230,8 miliardi di euro).

A febbraio 2024, il surplus registrato nel settore "macchinari e veicoli" è quasi raddoppiato rispetto a gennaio 2024 e il deficit registrato per i prodotti "energetici" ha continuato a diminuire. Di conseguenza, il surplus complessivo è aumentato.

Nei primi due mesi del 2024, l'area dell'euro ha registrato un surplus di 35,2 miliardi di euro, rispetto ai -28,4 miliardi di euro del gennaio-febbraio 2023. Le esportazioni di beni dell'area dell'euro verso il resto del mondo sono salite a 460,7 miliardi di euro (con un aumento dello 0,6% rispetto a gennaio-febbraio 2023), mentre le importazioni sono scese a 425,5 miliardi di euro (con un calo del 12,5% rispetto a gennaio-febbraio 2023). Il commercio all'interno dell'area dell'euro è sceso a 428,9 miliardi di euro nel gennaio-febbraio 2024, con un calo del 6,2% rispetto al gennaio-febbraio 2023.

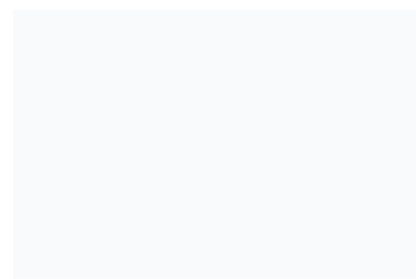
Ti potrebbe interessare anche



INFOGRAFICA INTERATTIVA Inflazione, Eurostat: A febbraio 2,6% in eurozona e 2,8% in Ue

18 Marzo 2024

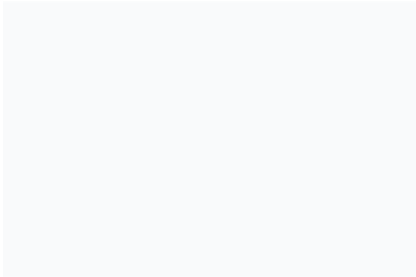
L'andamento nell'eurozona e in Ue: rispetto al mese di gennaio registrata una diminuzione in 20 Stati membri, mentre rimane stabile in 5 ed è aumentata in 2



INFOGRAFICA INTERATTIVA Commercio, Eurostat: Sempre meno scambi tra Ue e Russia

22 Febbraio 2024 di Redazione

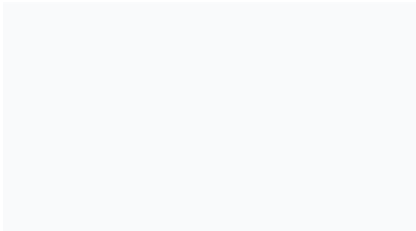
I flussi sono stati fortemente influenzati dalle restrizioni imposte da Bruxelles in seguito all'invasione dell'Ucraina



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

04 Marzo 2024 di Redazione

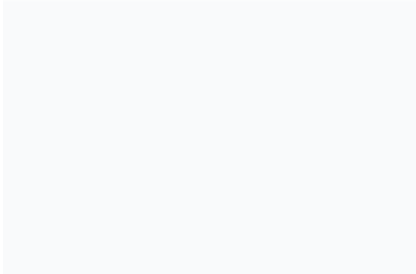
Nel 2023 il deficit commerciale di merci con Pechino si è attestato a 291 miliardi di euro



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 estero, Istat: A febbraio saldo extra-Ue +6,73 mld

28 Marzo 2024 di Redazione

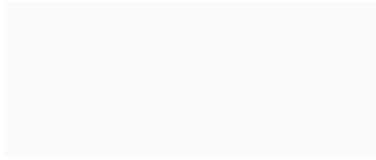
Il deficit energetico (-3,773 miliardi) è inferiore rispetto a un anno prima (-5,721 miliardi)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Iscriviti alla newsletter di GEA

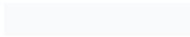


Privacy Policy. *



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

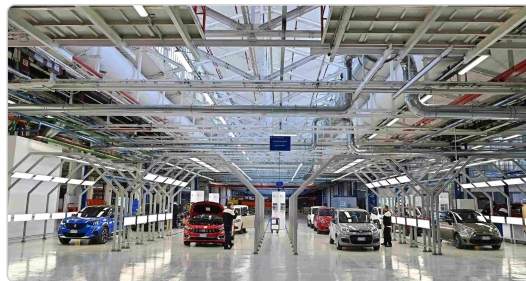
Numero di registrazione: 2172/2022 | Numero registrazione ROC: 30628

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Un piano di sviluppo per l'automotive made in Italy

Un piano pluriennale a sostegno dell'automotive made in Italy: è la proposta che emerge dai 5 tavoli tematici ai quali ha lavorato negli ultimi mesi il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con il coordinamento dell'Anfia e la consulenza di Alix Partners. Un piano che si sviluppa lungo quattro direttrici principali: come incrementare la produzione attuale di veicoli, come rendere competitive le aziende, come aumentare l'attrattività rispetto agli investimenti e come guidare la trasformazione verso la sostenibilità senza gravare sull'occupazione sottolinea Dario Duse, Country Leader di AlixPartners Italia. Ascolta anche



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

STELLANTIS: URSO, AUSPICHIAMO ACCORDO CONDIVISO DI ALTO LIVELLO



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 17 apr - 'Il confronto con Stellantis fin dall'inizio della legislatura e' stato a tutti i livelli, nella piena consapevolezza che occorre partire da Stellantis per delineare una politica industriale sull'auto che punti a invertire la rotta e a riaffermare la produzione e il lavoro nel nostro paese e proseguiamo con convinzione questa strada fino a raggiungere, come auspichiamo, un accordo di alto livello che condividano anche gli altri attori, cioe' l'associazione che rappresenta l'indotto italiano (Anfia), cosi' importante e significativo per il sistema industriale del nostro paese e i sindacati e le Regioni in cui insistono gli stabilimenti di Stellantis'.

Cosi' il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, a margine dell'evento "Italia: un valore nel mondo" di Unioncamere. L'obiettivo e' di portare la produzione di Stellantis in Italia a 1 milione di veicoli all'anno.

Fla-

(RADIOCOR) 17-04-24 13:10:41 (0373) 5 NNNN

TAG

EUROPA ITALIA CONGIUNTURA PRODUZIONE INDUSTRIALE**ECONOMIA ENTI ASSOCIAZIONI CONFEDERAZIONI EVENTI****POLITICA ITA**[Siti Euronext](#)[Euronext](#)[Live Markets](#)[Altri link](#)[Comitato Corporate Governance](#)

EN



18 aprile 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 7°C

asknews

🏠 POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS
+ALTRE SEZIONI +REGIONI



Speciali: LIBIA/SIRIA | ASIA | NUOVA EUROPA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | G7 ITALIA 2024



ESTERO VIDEONEWS

Tim Cook col presidente indonesiano: ottimo posto per investire

18 APRILE 2024

ECONOMIA MOTORI

Auto, Anfia: servono incentivi, Ue punti su neutralità tecnologica

Vavassori: includere e-fuels e biocarburanti

APR 18, 2024 Auto

info & imprese



asknews

Segui la Pagina

173.905 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Milano, 18 apr. (askanews) – “A marzo, il mercato europeo dell’auto registra la prima flessione da inizio anno, seppure contenuta (-2,8%), complice la concomitanza con le Festività Pasquali che, in alcuni dei maggiori mercati, ha determinato un numero inferiore di giorni lavorativi nel mese, incidendo negativamente sulle vendite”. Così Roberto Vavassori, presidente di Anfia.

Nel terzo mese dell’anno, tra i cinque i major market (incluso UK), solo il Regno Unito mantiene una variazione positiva (+10,4%), mentre registrano una flessione la Germania (-6,2%), la Spagna (-4,7%), l’Italia (-3,7%) e la Francia (-1,5%). A marzo, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (Bev), pari al 14,2%, supera nuovamente la quota delle vetture diesel (10,1%), come nel mese precedente.

In Italia, invece, l’immatricolato diesel pesa per il 15,1% delle vendite nel mese, contro l’appena 3,3% delle Bev (al 2,1% a gennaio 2024 e al 3,4% a febbraio). “A questo proposito, essendo stato finalmente pubblicato il decreto attuativo relativo al nuovo piano di incentivi all’acquisto di auto green (ecobonus), speriamo che la misura possa diventare al più presto operativa così da indirizzare gradualmente i consumatori verso i veicoli a basse emissioni locali”, afferma Vavassori.

Sul fronte della transizione ecologica “a livello UE, resta importante sensibilizzare i politici in corsa per le elezioni europee di giugno sulla necessità di un approccio fondato sulla neutralità tecnologica, che comprenda tutti i vettori energetici decarbonizzati, quali energia elettrica rinnovabile, e-fuels e biocarburanti”, conclude il presidente di Anfia.





Cerca



POLITICA ECONOMIA CLIMA E AMBIENTE ENERGIA SCIENZA E TECH MOBILITÀ

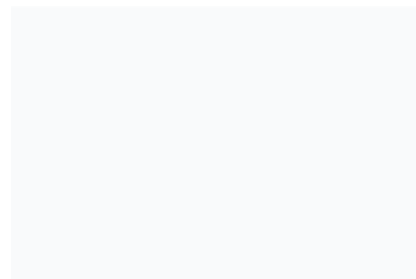
HOME ECONOMIA

Auto, Anfia: A marzo in Italia -3,7% immatricolazioni

18 Aprile 2024

In Italia, i volumi totalizzati a marzo 2024 si attestano a 161.979 (-3,7%). Nei primi tre mesi del 2024, le immatricolazioni complessive ammontano a 450.976 unità, con un rialzo del 5,7% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2023. Lo rende noto Anfia, sulla base dei dati diffusi oggi da Acea, l'associazione europea dei costruttori di automobili.

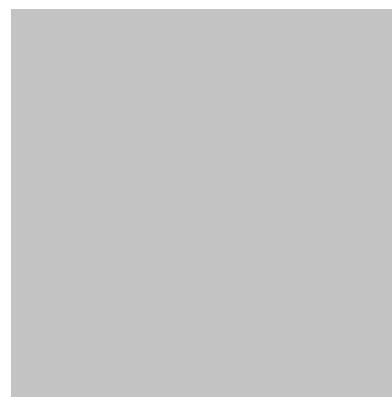
Ti potrebbe interessare anche



INFOGRAFICA INTERATTIVA Auto, Acea: A gennaio +12,1% immatricolazioni in Ue, +10,6% in Italia

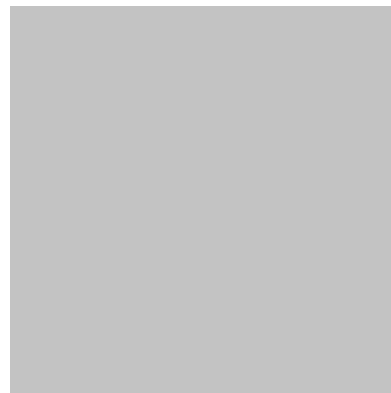
20 Febbraio 2024 di Redazione

Il mercato ha registrato una ripresa dopo il rallentamento del dicembre 2023



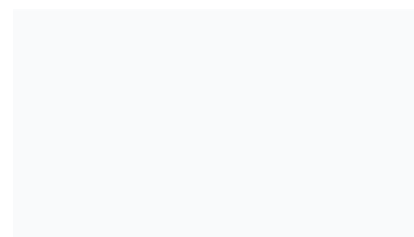
Trasporti, Giorda (Anfia): "Al Governo proposta per rinnovare parco circolante"

08 Novembre 2023



Giorda (Anfia): “Serve piano politica industriale. A giorni accordo Mimit-Stellantis, poi tavolo operativo”

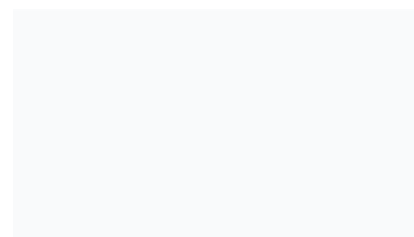
08 Novembre 2023



INFOGRAFICA INTERATTIVA
Inflazione, a marzo calo fino al 2,4% nell'eurozona

03 Aprile 2024 di Redazione

Lo rivelano le stime flash di Eurostat, l'ufficio statistico dell'Unione Europea



INFOGRAFICA INTERATTIVA
Auto, Italia sotto la media Ue per veicoli elettrici

24 Gennaio 2024 di Redazione

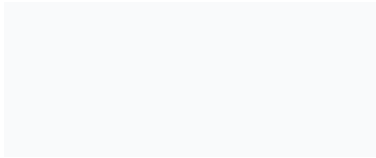
I dati Eurostat sui veicoli elettrici circolanti in Europa per Paese al 2022: quello che ne conta di più è la Svezia,

Iscriviti alla newsletter di GEA



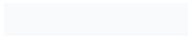
Privacy Policy. *

[Iscriviti](#)



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.



Giovedì 18 Aprile 2024, ore 13.27



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 / Frena mercato auto Ue, Anfia: servono incentivi, puntare su neutralità tecnologica

Frena mercato auto Ue, Anfia: servono incentivi, puntare su neutralità tecnologica

Nel primo trimestre le immatricolazioni risultano invece in rialzo del 4,9%

Economia, Trasporti 18 aprile 2024 - 13.07



(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a marzo le immatricolazioni di auto ammontano a **1.383.410 unità, il 2,8% in meno rispetto a marzo 2023**.

Nel primo trimestre del 2024, i volumi immatricolati raggiungono **3.395.049 unità, con una variazione positiva del 4,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente**.

“A marzo 2024, il mercato europeo dell'auto registra la prima flessione da inizio anno, seppure contenuta (-2,8%), complice la concomitanza con le Festività Pasquali che, in alcuni dei maggiori mercati, ha determinato un numero inferiore di giorni lavorativi nel mese, incidendo negativamente sulle vendite – afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nel terzo mese dell'anno, tra i cinque i major market (incluso UK), solo il Regno Unito mantiene una variazione positiva (+10,4%), mentre registrano una flessione la Germania (-6,2%), la Spagna (-4,7%), l'Italia (-3,7%) e la Francia (-1,5%).

A marzo, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (BEV), pari al 14,2%, supera nuovamente la quota delle vetture diesel (10,1%), come nel mese precedente. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 15,1% delle vendite nel mese, contro l'appena 3,3% delle BEV (al 2,1% a gennaio 2024 e al 3,4% a febbraio). A questo proposito, essendo stato finalmente pubblicato il decreto attuativo relativo al nuovo piano di incentivi all'acquisto di auto green (ecobonus), speriamo che la misura possa diventare al più presto operativa così da indirizzare gradualmente i consumatori verso i veicoli a basse emissioni locali.

Sul fronte della transizione ecologica a livello UE, resta importante sensibilizzare i politici in corsa per le elezioni europee di giugno sulla necessità di un approccio fondato sulla neutralità tecnologica, che comprenda tutti i vettori energetici decarbonizzati, quali energia elettrica rinnovabile, e-fuels e biocarburanti”.

Nell'area UE+EFTA+UK, a marzo, le immatricolazioni di **auto ad alimentazione alternativa incrementano del 4,9%**; in particolare, calano le auto BEV (-11%, con il 14,2% di quota), mentre si mantengono in crescita le ibride tradizionali (+15,4%, con una quota del 30,6%). Nel complesso, sono state immatricolate 720.000 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 52,1% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 21,4% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 191.665 unità a marzo (-3%), con una quota del 18,8%.

Argomenti trattati

Germania (71) · Italia (1055) · Regno Unito (43) · Spagna (33) · Francia (47)

Altre notizie

- Auto Trader Group, quotazioni in calo a Londra
- Accea, frena il mercato europeo dell'auto. Elettriche in calo
- Auto usate, Unrae: trasferimenti proprietà +15% a gennaio 2024
- Federmotorizzazione, mercato dell'auto con il “freno a mano” delle elettriche pure (sotto il 4%)
- Automotive, ANFIA: in lieve recupero indice produzione industria italiana a febbraio (+1,6%)
- USA, ISM: settore terziario frena a febbraio ma resta in territorio espansivo

Seguici su Facebook



In Italia, i volumi totalizzati a marzo 2024 si attestano a 161.979 (-3,7%). Nei primi tre mesi del 2024, le immatricolazioni complessive ammontano a 450.976 unità, con un rialzo del 5,7% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2023.

"Le cause della frenata del mercato dell'auto europeo a marzo (Ue+Efta+UK -2,8% a 1,38 mln di unità) di marzo vengono indicate dai **principali commentatori europei nella debolezza della domanda dei privati**, che appaiono fortemente penalizzati dagli aumenti di prezzi degli ultimi anni, ma anche nella frenata nelle immatricolazioni di autovetture elettriche (BEV)". Così in una nota il Centro Studi Promotor.

A marzo 2024 **le immatricolazioni di auto elettriche nell'area sono state infatti** 196.411 contro le 220.778 di marzo 2023, con un calo dell'11% dovuto anche a contrazioni particolarmente significative in Germania (-28,9%) e in Italia (-34,4%). Resta positivo invece il bilancio del mercato nel primo trimestre: +4,9% a 3,4 milioni di auto, anche se rimane lontano dai livelli pre-Covid del 2019: -18,1%. Il mercato dell'auto elettrica (bev), prosegue Csp, appare sempre più fortemente condizionato dalla presenza e dall'entità di incentivi all'acquisto, anche se incominciano a manifestarsi perplessità a livello del pubblico sulla opportunità delle scelte politiche dell'Unione Europea e del Regno Unito sulla transizione energetica nel settore della mobilità e ciò anche perché nel resto del mondo si prevedono incentivi all'auto elettrica, ma al momento non si prevede la messa al bando dei motori a combustione interna".

"Per quanto riguarda in particolare l'Italia che in marzo ha accusato un calo di immatricolazioni di auto elettriche del 34,4%, il presidente di Csp Gian Primo Quagliano sostiene che **"sulla domanda sta influenzando certamente l'attesa dei nuovi incentivi ripetutamente annunciati dal Governo, ma non ancora operativi**. E in ogni caso forti perplessità stanno emergendo sulla tenuta delle quotazioni delle auto elettriche usate, che non beneficiano (o non beneficiano ancora) di incentivi. A ciò si aggiunge poi ovviamente la nota circostanza che l'auto elettrica, per il suo costo elevato, senza incentivi generosi al momento non è alla portata della maggioranza degli automobilisti italiani"

(Foto: © Sittipong Leetangwattana / 123RF)

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Piano incentivi auto: ecco quando sarà operativo
- ▶ Auto, positivo anche il secondo mese del 2024 in Europa: +10,2% a febbraio
- ▶ Auto, Pichetto: stop ICE 2035 "fuga in avanti!"
- ▶ Auto, a marzo crollo delle ricaricabili: elettriche e plug-in sotto il 7% di mercato



SEZIONI	QUOTAZIONI	RUBRICHE	ANALISI TECNICHE	AGENDA
Tutte le notizie	Tutti i mercati	Gli Editoriali	Panieri FTSE Mib	Eventi
Italia	Azioni Italia	Gli Speciali	Titoli EuroStoxx 50	Calendario Macro
Europa	ETF ETC/ETN	Top Mind	Titoli Dow Jones 30	Calendario Dividendi
Mondo	Obbligazioni	Accadde Oggi	Guida agli ETF	Scadenze Fiscali
Ambiente	Fondi		ETF Research Center	Coefficienti di rettificazione
Costume e società	Cambi e Valute			
Economia	Materie Prime			
Finanza	Tassi			
Politica	Futures e Derivati			
Scienza e tecnologia	Sedex			
Indicazioni di trading	Warrant			
Migliori e peggiori	Rating Agenzie			
In breve	EuroTLX			

Teleborsa - Agenzia Stampa reg. Tribunale Roma n. 169/61 del 18/02/1961 – email: redazione@teleborsa.it - Direttore Responsabile: Valeria Di Stefano

Copyright © 2024 Teleborsa P.IVA 00919671008. Tutti i diritti riservati. E' vietata la riproduzione anche parziale del materiale presente sul sito. Software, design e tecnologia di Teleborsa; hosting su server farm Teleborsa. I dati, le analisi ed i grafici hanno carattere indicativo; qualsiasi decisione operativa basata su di essi è presa dall'utente autonomamente e a proprio rischio. **Avviso sull'uso e sulla proprietà dei dati** .

Le foto presenti su www.teleborsa.it sono di pubblico dominio o soggette a licenza di pubblicazione in concessione a Teleborsa. Chiunque ritenesse che la pubblicazione di un'immagine leda diritti di autore è pregato di segnalarlo all'indirizzo di e-mail redazione@teleborsa.it. Sarà nostra cura provvedere all'accertamento ed all'eventuale rimozione.



Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Frena mercato auto Ue, Anfia: servono incentivi, puntare su neutralità tecnologica

Nel primo trimestre le immatricolazioni risultano invece in rialzo del 4,9%

TELEBORSA

Publicato il 18/04/2024
Ultima modifica il 18/04/2024 alle ore 13:07



Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a marzo le immatricolazioni di auto ammontano a **1.383.410 unità, il 2,8% in meno rispetto a marzo 2023.**

Nel primo trimestre del 2024, i volumi immatricolati raggiungono **3.395.049 unità, con una variazione positiva del 4,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.**

“A marzo 2024, **il mercato europeo dell'auto registra la prima flessione da inizio anno, seppure contenuta (-2,8%),** complice la concomitanza con le Festività Pasquali che, in alcuni dei maggiori mercati, ha determinato un numero inferiore di giorni lavorativi nel mese, incidendo negativamente sulle vendite – afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nel terzo mese dell'anno, tra i cinque i major market (incluso UK), solo il Regno Unito mantiene una variazione positiva (+10,4%), mentre registrano una flessione la Germania (-6,2%), la Spagna (-4,7%), l'Italia (-3,7%) e la Francia (-1,5%).

A marzo, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (BEV), pari al 14,2%, supera nuovamente la quota delle vetture diesel (10,1%), come nel mese precedente. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 15,1% delle vendite nel mese, contro l'appena 3,3% delle BEV (al 2,1% a gennaio 2024 e al 3,4% a febbraio). A questo proposito, essendo stato finalmente pubblicato il decreto attuativo relativo al nuovo piano di incentivi all'acquisto di auto green (ecobonus), speriamo che la misura possa diventare al più presto operativa così da indirizzare gradualmente i consumatori verso i veicoli a basse emissioni locali.

Sul fronte della transizione ecologica a livello UE, resta importante sensibilizzare i politici in corsa per le elezioni europee di giugno sulla necessità di un approccio fondato sulla neutralità tecnologica, che comprenda tutti i vettori energetici decarbonizzati, quali energia elettrica rinnovabile, e-fuels e biocarburanti”.

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

03/04/2024



Piano incentivi auto: ecco quando sarà operativo

21/03/2024

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

01/03/2024

Auto, immatricolazioni in crescita anche a febbraio (+12,8%)

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

18/04/2024

IGD, assemblea approva bilancio e rinnova consiglio di amministrazione

18/04/2024

Banca Ifis, assemblea approva bilancio 2023 e dividendo

18/04/2024

Azimut, Standard Ethics assegna Outlook "Positivo"

18/04/2024



Nell'area UE+EFTA+UK, a marzo, le immatricolazioni di **auto ad alimentazione alternativa incrementano del 4,9%**; in particolare, calano le auto BEV (-11%, con il 14,2% di quota), mentre si mantengono in crescita le ibride tradizionali (+15,4%, con una quota del 30,6%). Nel complesso, sono state immatricolate 720.000 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 52,1% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 21,4% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 191.665 unità a marzo (-3%), con una quota del 18,8%.

In Italia, i volumi totalizzati a marzo 2024 si attestano a 161.979 (-3,7%). Nei primi tre mesi del 2024, le immatricolazioni complessive ammontano a 450.976 unità, con un rialzo del 5,7% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2023.

"Le cause della frenata del mercato dell'auto europeo a marzo (Ue+Efta+UK -2,8% a 1,38 mln di unità) di marzo vengono indicate dai **principali commentatori europei nella debolezza della domanda dei privati**, che appaiono fortemente penalizzati dagli aumenti di prezzi degli ultimi anni, ma anche nella frenata nelle immatricolazioni di autovetture elettriche (BEV)". Così in una nota il Centro Studi Promotor.

A marzo 2024 **le immatricolazioni di auto elettriche nell'area sono state infatti** 196.411 contro le 220.778 di marzo 2023, con un calo dell'11% dovuto anche a contrazioni particolarmente significative in Germania (-28,9%) e in Italia (-34,4%). Resta positivo invece il bilancio del mercato nel primo trimestre: +4,9% a 3,4 milioni di auto, anche se rimane lontano dai livelli pre-Covid del 2019: -18,1%. Il mercato dell'auto elettrica (bev), prosegue Csp, appare sempre più fortemente condizionato dalla presenza e dall'entità di incentivi all'acquisto, anche se incominciano a manifestarsi perplessità a livello del pubblico sulla opportunità delle scelte politiche dell'Unione Europea e del Regno Unito sulla transizione energetica nel settore della mobilità e ciò anche perché nel resto del mondo si prevedono incentivi all'auto elettrica, ma al momento non si prevede la messa al bando dei motori a combustione interna".

"Per quanto riguarda in particolare l'Italia che in marzo ha accusato un calo di immatricolazioni di auto elettriche del 34,4%, il presidente di Csp Gian Primo Quagliano sostiene che **sulla domanda sta influenzando certamente l'attesa dei nuovi incentivi ripetutamente annunciati dal Governo, ma non ancora operativi**. E in ogni caso forti perplessità stanno emergendo sulla tenuta delle quotazioni delle auto elettriche usate, che non beneficiano (o non beneficiano ancora) di incentivi. A ciò si aggiunge poi ovviamente la nota circostanza che l'auto elettrica, per il suo costo elevato, senza incentivi generosi al momento non è alla portata della maggioranza degli automobilisti italiani"

(Foto: © Sittipong Leetangwattana / 123RF)

Obiettivi ESG, Gruppo Iren aderisce a Open-Es

> 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?

Presidenza Confindustria, tutti i nomi della squadra di Orsini

Deugeni a pagina 5

MF RIVELA LA SQUADRA DI IMPRENDITORI CHE AFFIANCHERÀ IL NUOVO PRESIDENTE

Confindustria, il team di Orsini

*Fra i vicepresidenti due donne: Mareschi Danieli e Ponti
Nel comitato di presidenza anche Zanetti (Costa Crociere),
Carraro e Marchesini. Rocca special advisor al lificescience*

DI ANDREA DEUGENI

Emanuele Orsini arruola due imprenditrici importanti nel comitato di presidenza. Secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza* il numero uno designato di Confindustria – che presenterà oggi al consiglio generale squadra di vicepresidenti e programma – ha inserito le esponenti di due dinastie imprenditoriali del made in Italy d'eccellenza come Anna Mareschi Danieli, azionista del colosso siderurgico Danieli e a capo di Confindustria Udine, e Lara Ponti, vicepresidente dell'omonimo gruppo alimentare piemontese famoso per l'aceto. Alla prima dovrebbe andare la vicepresidenza sul centro studi di Confindustria, alla seconda invece quella sulla transizione green. Della squadra di vicepresidenti faranno parte anche altri big come il ceo di Costa Crociere Mario Zanetti (a cui andrà la delega del mare), il presidente di Confindustria Veneto a capo del gruppo dei trattori speciali Enrico Carraro (logistica e trasporti) e l'industriale del packaging Maurizio Marchesini (relazioni industriali). Completano la squadra l'ad di Italfarmaco Francesco De Santis (ricerca e sviluppo), il presidente di Unindustria Calabria Natale Mazzuca (Mezzogiorno), il numero uno di Unindustria Angelo Camilli (finanza e fisco), l'imprenditore di Veneto Est Vincenzo Marinese (interni e territori), Stefan Pan (ex presidente di Confindustria Trentino-Alto Adige a cui andrà l'importante delega dell'Europa) e l'imprenditrice dell'acciaio Paola Artioli, attuale vicepresidente di Confindustria Brescia. Orsini ha poi conferito alcune de-

leghe ad hoc come quella sull'education al numero uno dei Giovani Riccardo Di Stefano e alcune special advisory che riferiranno direttamente al presidente come quella sul lificescience in capo al patron di Techint e dell'Humanitas Gianfelice Rocca. Provando a sfruttare al meglio l'assist arrivato dal ritiro di Edoardo Garrone che gli ha permesso di presentarsi al voto come unico candidato, nella composizione della squadra Orsini si è fatto guidare da due principi: merito e rappresentanza, cercando poi di unire tutte le diverse anime di una confederazione protagonista di una lacerante campagna elettorale. Il successore di Bonomi ha lavorato per coinvolgere anche altri pezzi 90 del sistema confindustriale come Cristina Bombassei, Veronica Squinzi e Giuseppe Pasini. Tutti e tre hanno rifiutato per problemi familiari e aziendali. Fra le deleghe speciali ha proposto quella sulla smart mobility/automotive al numero uno di Unindustria Torino Giorgio Marsiaj su cui pare che l'Anfia si sia messa di traverso e nelle consultazioni dell'ultima ora ha provato a coinvolgere anche Lucia Aleotti (del colosso pharma Menarini) e lady Yamamay Barbara Cimmino. Per essere subito operativo, Orsini ha scelto anche il nuovo direttore generale: sarà l'attuale dg di Unindustria Maurizio Tarquini. L'ambasciatore Raffaele Langella dovrebbe tornare alla direzione Affari Internazionali di Confindustria. (riproduzione riservata)



Emanuele Orsini



Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Frena mercato auto Ue, Anfia: servono incentivi, puntare su neutralità tecnologica



Nel primo trimestre le immatricolazioni risultano invece in rialzo del 4,9%

18 aprile 2024 - 13.12

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a marzo le immatricolazioni di auto ammontano a **1.383.410 unità**, il **2,8% in meno rispetto a marzo 2023**.

Nel primo trimestre del 2024, i volumi immatricolati raggiungono **3.395.049 unità**, con una **variazione positiva del 4,9%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

“A marzo 2024, il mercato europeo dell'auto registra la prima flessione da inizio anno, seppure contenuta (-2,8%), complice la concomitanza con le Festività Pasquali che, in alcuni dei maggiori mercati, ha determinato un numero inferiore di giorni lavorativi nel mese, incidendo negativamente sulle vendite – afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nel terzo mese dell'anno, tra i cinque i major market (incluso UK), solo il Regno Unito mantiene una variazione positiva (+10,4%), mentre registrano una flessione la Germania (-6,2%), la Spagna (-4,7%), l'Italia (-3,7%) e la Francia (-1,5%).

A marzo, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (BEV), pari al 14,2%, supera nuovamente la quota delle vetture diesel (10,1%), come nel mese precedente. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 15,1%

Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione

Ultimo

Var %

Dj 30 Industrials Average

37.753

-0,12%

FTSE 100

7.870

+0,29%

FTSE MIB

33.734

+0,30%

Germany DAX

17.785

+0,09%

Hang Seng Index*

16.217,00

-0,11%

Nasdaq

15.683

-1,15%

Nikkei 225*

37.967,00

-1,38%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

delle vendite nel mese, contro l'appena 3,3% delle BEV (al 2,1% a gennaio 2024 e al 3,4% a febbraio). A questo proposito, essendo stato finalmente pubblicato il decreto attuativo relativo al nuovo piano di incentivi all'acquisto di auto green (ecobonus), speriamo che la misura possa diventare al più presto operativa così da indirizzare gradualmente i consumatori verso i veicoli a basse emissioni locali.

Sul fronte della transizione ecologica a livello UE, resta importante sensibilizzare i politici in corsa per le elezioni europee di giugno sulla necessità di un approccio fondato sulla neutralità tecnologica, che comprenda tutti i vettori energetici decarbonizzati, quali energia elettrica rinnovabile, e-fuels e biocarburanti".

Nell'area UE+EFTA+UK, a marzo, le immatricolazioni di **auto ad alimentazione alternativa incrementano del 4,9%**; in particolare, calano le auto BEV (-11%, con il 14,2% di quota), mentre si mantengono in crescita le ibride tradizionali (+15,4%, con una quota del 30,6%). Nel complesso, sono state immatricolate 720.000 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 52,1% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 21,4% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 191.665 unità a marzo (-3%), con una quota del 18,8%.

In Italia, i volumi totalizzati a marzo 2024 si attestano a 161.979 (-3,7%). Nei primi tre mesi del 2024, le immatricolazioni complessive ammontano a 450.976 unità, con un rialzo del 5,7% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2023.

"Le cause della frenata del mercato dell'auto europeo a marzo (Ue+Efta+UK -2,8% a 1,38 mln di unità) di marzo vengono indicate dai **principali commentatori europei nella debolezza della domanda dei privati**, che appaiono fortemente penalizzati dagli aumenti di prezzi degli ultimi anni, ma anche nella frenata nelle immatricolazioni di autovetture elettriche (BEV)". Così in una nota il Centro Studi Promotor.

A marzo 2024 **le immatricolazioni di auto elettriche nell'area sono state infatti 196.411** contro le 220.778 di marzo 2023, con un calo dell'11% dovuto anche a contrazioni particolarmente significative in Germania (-28,9%) e in Italia (-34,4%). Resta positivo invece il bilancio del mercato nel primo trimestre: +4,9% a 3,4 milioni di auto, anche se rimane lontano dai livelli pre-Covid del 2019: -18,1%. Il mercato dell'auto elettrica (bev), prosegue Csp, appare sempre più fortemente condizionato dalla presenza e dall'entità di incentivi all'acquisto, anche se incominciano a manifestarsi perplessità a livello del pubblico sulla opportunità delle scelte politiche dell'Unione Europea e del Regno Unito sulla transizione energetica nel settore della mobilità e ciò anche perché nel resto del mondo si prevedono incentivi all'auto elettrica, ma al momento non si prevede la messa al bando dei motori

a combustione interna".

"Per quanto riguarda in particolare l'Italia che in marzo ha accusato un calo di immatricolazioni di auto elettriche del 34,4%, il presidente di Csp Gian Primo Quagliano sostiene che "sulla domanda sta influenzando certamente l'attesa dei nuovi incentivi ripetutamente annunciati dal Governo, ma non ancora operativi. E in ogni caso forti perplessità stanno emergendo sulla tenuta delle quotazioni delle auto elettriche usate, che non beneficiano (o non beneficiano ancora) di incentivi. A ciò si aggiunge poi ovviamente la nota circostanza che l'auto elettrica, per il suo costo elevato, senza incentivi generosi al momento non è alla portata della maggioranza degli automobilisti italiani"

(Foto: © Sittipong Leetangwattana / 123RF)

powered by 

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,06

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.

Mercato auto, continua l'altalena in Europa: a marzo meno 2,8%

Mercato auto, continua l'altalena in Europa: a marzo meno 2,8%

di Diego Longhin

Primo rosso del 2024. Nel trimestre il trend è però ancora positivo. Altro tonfo dell'elettrico: -11%, in coda Germania (-28,9%) e Italia (-34,4%)

18 Aprile 2024 alle 12:51

1 minuti di lettura

Il mercato dell'auto in Europa è come un otto volante. A marzo una nuova battuta d'arresto, dopo un gennaio e febbraio in recupero rispetto al

primo rosso di dicembre, in coda al 2023 per i Paesi che rientrano nel perimetro dell'Europa Occidentale (Ue+Efta+Regno Unito). Insomma, un'altalena. Le immatricolazioni nel mese - secondo i dati dell'Acea, l'associazione dei costruttori europei - sono state 1.383.410. In calo del 2,8% rispetto a marzo 2023. Nei primi tre mesi dell'anno sono state vendute in tutto 3.395.049 auto: il 4,9% in più dello stesso periodo dell'anno scorso.

di Diego Longhin

11 Aprile 2024

La quota delle auto elettriche a marzo è scesa dal 13,9% al 13%, mentre quella delle ibride è salita dal 24,4% al 29%. Le immatricolazioni di auto elettriche a marzo nell'area sono state infatti 196.411 contro le 220.778 di marzo 2023, con un calo dell'11% dovuto anche a contrazioni particolarmente significative in Germania (-28,9%) e in Italia (-34,4%). Benzina e diesel hanno conquistato meno della metà del mercato (47,8%, contro il 51,8% di marzo 2023).

Il caso

di Graziella Marino

17 Aprile 2024

Stellantis ha immatricolato a marzo 228.740 auto, l'8,7% in meno dello stesso periodo del 2023. La quota di mercato è in calo dal 17,6% al 16,5%. Nei primi tre mesi dell'anno le immatricolazioni del gruppo sono 598.167, il 4,2% in più dello stesso periodo dell'anno scorso con la quota di mercato praticamente invariata al 17,6% (era 17,7%).

di Diego Longhin

15 Aprile 2024

"Le cause della frenata di marzo, che tra l'altro ha interessato quattro dei cinque maggiori mercati europei e cioè quello tedesco (-6,2%), quello spagnolo (-4,7%), quello italiano (-3,7%) e quello francese (-1,5%), vengono indicate dai principali commentatori europei nella debolezza della domanda dei privati, che appaiono fortemente penalizzati dagli aumenti di prezzi degli ultimi anni, ma anche nella frenata nelle immatricolazioni di autovetture elettriche", dice Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, che rimarca anche il ritardo rispetto ai nuovi incentivi annunciati dal governo Meloni.

Il caso

di Diego Longhin

16 Aprile 2024

"Essendo stato finalmente pubblicato il decreto attuativo relativo al nuovo piano di incentivi all'acquisto di auto green, speriamo che la misura possa diventare al più presto operativa così da indirizzare gradualmente i consumatori verso i veicoli a basse emissioni locali", dice il presidente di Anfia, l'associazione che rappresenta le aziende dell'indotto, Roberto Vavassori. "Sul fronte della transizione ecologica a livello Ue - aggiunge - resta importante sensibilizzare i politici in corsa per le elezioni europee di giugno sulla necessità di un approccio fondato sulla neutralità tecnologica, che comprenda tutti i vettori energetici decarbonizzati, quali energia elettrica rinnovabile, e-fuels e biocarburanti".

Leggi i commenti

I commenti dei lettori

Video del giorno

