



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 27 agosto al 9 settembre 2024

Torino, 13 settembre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
26	Corriere della Sera	28/08/2024	<i>Auto, cosi' vincoli e alti costi mettono le ali al noleggio (B.Carretto)</i>	2
17	Il Sole 24 Ore	29/08/2024	<i>Con la crisi del diesel benzina ai massimi da 13 anni</i>	3
	Askanews.it	30/08/2024	<i>Anfia: produzione auto giugno -54% a 25mila unita', -32% nei 6 mesi</i>	4
17	Il Sole 24 Ore	30/08/2024	<i>Mercato auto in Europa: luglio deludente (+0,4%), elettriche in retromarcia (F.Greco)</i>	6
21	Il Giornale	30/08/2024	<i>Auto, luglio stabile Elettriche in crisi</i>	7
	IlsecoloXIX.it	30/08/2024	<i>Auto, a giugno produzione in Italia in calo del 25%</i>	8
	Ilgiornaleditorino.it	30/08/2024	<i>Anfia: produzione auto giugno -54% a 25mila unita', -32% nei 6 mesi</i>	9
	Formulamotori.it	30/08/2024	<i>Mercato Europeo: lauto non accelera (a luglio +0,4%)</i>	10
1+5	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	31/08/2024	<i>Vehicle Valley, l'auto in citta' si fa Distretto (C.B.)</i>	11
1+13	Milano Finanza	31/08/2024	<i>Int. a A.Urso: Stellantis, basta scuse. Ora investa davvero da noi (A.Ciardullo)</i>	12
18	Milano Finanza	31/08/2024	<i>La produzione di veicoli a giugno crolla del 54% a 25 mila unita' (L.Mancini)</i>	14
	Borsaitaliana.it	31/08/2024	<i>Auto: Anfia, a luglio +63,8% immatricolazioni benzina, diesel -24,6%</i>	15
1+5	Il Sole 24 Ore	01/09/2024	<i>Componenti auto, imprese alle corde. Rischio crisi per un'azienda su due (L.Naso)</i>	16
252	Quattroruote	01/09/2024	<i>Patrimonio italiano</i>	19
48/50	Parts	01/09/2024	<i>Sinergie sostenibili</i>	20
	Teleborsa.it	02/09/2024	<i>Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato</i>	23
	Geagency.it	02/09/2024	<i>Volkswagen studia prima chiusura di una fabbrica. In Italia -40% vendite auto elettriche</i>	25
	Repubblica.it	02/09/2024	<i>Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato</i>	28
	Lastampa.it	02/09/2024	<i>Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato</i>	30
	IlsecoloXIX.it	02/09/2024	<i>Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato</i>	32
	Rainews.it	02/09/2024	<i>Mercato dell'auto in Italia: ad agosto -13,4% rispetto a un anno fa</i>	33
	Italianpress.eu	02/09/2024	<i>Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato</i>	35
	Borsaitaliana.it	02/09/2024	<i>Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato</i>	37

Auto, così vincoli e alti costi mettono le ali al noleggio

Europcar: mercato in crescita del 5%. Gigafactory a Termoli, pressing del governo

Continua la lenta mutazione dell'automotive. A luglio sono state immatricolate circa 125 mila auto, in crescita del 4,7% rispetto allo stesso mese del 2023. Nel cumulato dei sette mesi, le immatricolazioni sono state 1.011.569, in aumento del 5,2%. I dati sono diffusi da Anfia, l'associazione dei componentisti. Le vetture a benzina chiudono luglio in crescita del 63,8%, con una quota di mercato del 28,7%. Calano, invece le diesel (-24,6% su luglio 2023), con una quota di mercato del 12,8%. Infine le immatricolazioni delle auto elettrificate rappresentano il 47,2% del mercato di luglio, mentre nel cumulato hanno una quota del 46%, con volumi in crescita (+13,8% nel mese e +10,9% nei sette mesi).

Il cambio dei consumi in-

terroga il modello di produzione. Il ministro delle Imprese Adolfo Urso ha convocato per il 17 settembre una riunione per avere aggiornamenti da Automotive Cells Company (Acc), la joint venture tra Stellantis, Mercedes-Benz e TotalEnergies che intende riconvertire in gigafactory il sito Stellantis di Termoli. L'obiettivo è chiarire tempistiche e livelli produttivi. Urso nei giorni scorsi ha adombrato la possibilità di togliere ad Acc 400 milioni di finanziamento se le intese sulla gigafactory non saranno rispettate.

Intanto il cambiamento dell'alimentazione dell'auto è accompagnato da un'altra grande rivoluzione: la tendenza a preferire sempre più spesso il noleggio rispetto alla proprietà. «La mobilità è un bisogno essenziale per gli in-

dividui e per le aziende — fa notare Christian Bouzaid, capo del marketing di Europcar, società dalle storiche radici europee — ma oggi è sempre più costoso possedere un'auto e sempre più complicato utilizzarla per accedere ai centri urbani».

Le cosiddette «zone a basse emissioni» stanno prendendo piede in tutta Europa e lo spazio crescente riservato alle due ruote nei grandi centri urbani dimostra anche che le quattro ruote non fanno più la «parte del leone» nelle grandi città. In questo contesto, il noleggio di un'auto — per un'ora, un giorno, una settimana o diversi mesi — sta guadagnando terreno soprattutto se si considera che, in media, un'auto privata trascorre il 95 per cento della sua vita parcheggiata e quindi

inutilizzata.

«Le persone chiedono flessibilità: vogliono poter scegliere la soluzione di mobilità più adatta alle loro esigenze e ai diversi casi d'uso: un'auto elettrica per la città, una termica per i viaggi a lunga distanza, un piccolo veicolo — o anche un due ruote — per gli spostamenti quotidiani, e una vettura familiare per le vacanze», aggiunge Jose Blanco, capo delle vendite di Europcar.

Secondo Christian Bouzaid «i mercati nei quali operiamo cresceranno rapidamente nei prossimi anni: il noleggio del 5%, il car sharing (condivisione del mezzo) dell'11%, l'abbonamento del 32% entro il 2030». Come sostiene l'economista Jeremy Rifkin, «tra 25 anni il car sharing sarà la norma e l'auto di proprietà l'anomalia».

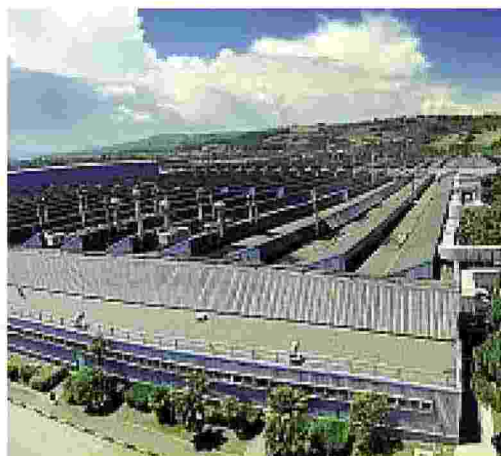
Bianca Carretto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il gruppo

● Europcar è un gruppo dell'autonoleggio presente in più di 130 Paesi in tutto il mondo, per un totale di 2.754 stazioni, con una solida presenza nel Sud Europa e anche in quella dell'Est

● Ha una varietà di soluzioni di mobilità, potendo contare su una flotta di oltre 250.000 veicoli, tra cui auto elettriche, Plug In ibride



Stabilimento

La fabbrica Stellantis a Termoli. La joint venture Acc dovrebbe convertirla in gigafactory con il supporto del governo, ma i tempi sono incerti



CARBURANTI

Con la crisi del diesel benzina ai massimi da 13 anni

Consumi petroliferi italiani in crescita a luglio: con due giorni lavorativi in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno, sono stati pari a poco più di 5,4 milioni di tonnellate (+7,4%). Lo indica la rilevazione mensile di Unem (Unione energie per la mobilità), che registra anche un aumento delle vendite dei prodotti petroliferi (+5,9%) dovuto alla crescita generale dei prodotti per la mobilità aerea, navale, stradale. In particolare, il carburante per l'aviazione ha registrato in questo mese il record storico di 526.000 tonnellate,

grazie al forte rafforzamento dei flussi turistici nazionali ed internazionali, mentre la benzina è cresciuta dell'8,5% (+63.000 tonnellate) raggiungendo un livello di consumo che non si vedeva da 13 anni (agosto 2011). Aumenti, seppur inferiori, anche per il gasolio da autotrazione che ha guadagnato 45.000 tonnellate rispetto ai livelli di un anno fa (+3,6%) recuperando parte del forte calo del mese scorso. Nel mese di luglio secondo i dati Anfia, le nuove immatricolazioni di auto hanno mostrato un incremento del 4,3% rispetto a

luglio 2023: in aumento le immatricolazioni delle auto a benzina (+3,6%) e a gpl (+21,2%), mentre sono scese quelle a gasolio (-25,5%) e quelle a metano (-88,5%). Nei primi sette mesi del 2024 i consumi petroliferi in Italia sono ammontati a circa 33,6 milioni di tonnellate (+1,5%), mentre il totale delle sole vendite destinate al mercato, al netto dei consumi legati alle attività di raffinazione, sono aumentate del 2,8%, con la benzina in crescita del 5,2% e il gasolio dell'1,4%.





30 agosto 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 35°C

askanews

🏠 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 | CINEMA VENEZIA 2024



ECONOMIA MOTORI

Anfia: produzione auto giugno -54% a 25mila unità, -32% nei 6 mesi

Produzione industriale settore automotive I sem. -16,3%

AGO 30, 2024 Auto

info & imprese



askanews

Segui la Pagina

177.975 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Milano, 30 ago. (askanews) – A giugno, in base ai dati definitivi di Anfia, la produzione del settore automotive cala del 25% su anno e cresce del 2,2% rispetto al mese precedente a fronte di una produzione industriale nel suo complesso in calo del 2,6% su anno e in crescita dello 0,5% su mese. Nei primi sei mesi la produzione industriale registra un calo del -3,2%, il settore automotive del -16,3%.

A livello di singoli comparti automotive a maggio la produzione di auto cala del 36% nel mese e del 19,6% nel cumulato, quella di carrozzerie incrementa dello 0,2% nel mese e del 13,9% nel cumulato, mentre la produzione di parti e accessori risulta in calo del 15,6% nel mese e del 18% nel cumulato.

Per quanto riguarda la produzione rilevata da Anfia, il totale delle auto prodotte a giugno ammonta a circa 25mila unità di volume, in calo del 54,3% rispetto a giugno del 2023. Nel cumulato dei sei mesi sono state prodotte 202mila autovetture, in calo del 32,2% sullo scorso anno. Nel primo semestre il totale degli autoveicoli prodotti si attesta a circa 368mila unità, in calo del 20,6% rispetto allo stesso periodo 2023.

In calo la produzione anche nei principali mercati europei, con l'eccezione della Spagna che a giugno segna -7,5% ma nei primi sei mesi registra una crescita del +5% a 1,08 milioni di unità. In Germania il calo nel primo semestre è del -6% a 2,1 milioni di unità, UK -7,6% a 416mila, mentre la Francia nel periodo gennaio marzo (ultimo dato disponibile registra) un calo del 21,6% a 233mila unità.



INDUSTRIA

Mercato auto in Europa: luglio deludente (+0,4%), elettriche in retromarcia

L'Europa archivia un mese di luglio deludente per il mercato auto, con un incremento dello 0,4% appena su luglio 2023 e volumi che dall'inizio dell'anno hanno recuperato il 3,9% restando però di quasi il 20% sotto i livelli del 2019. I dati diffusi dall'Accea restituiscono una situazione di stallo, con due tra i major market (Germania e Francia) in terreno negativo e con la fascia di modelli full electric che arretra sul mercato. «Non vi è quindi ancora nessun segnale che autorizzi a ritenere che il mercato dell'auto possa ritornare in tempi ragionevolmente brevi ai livelli ante-crisi e ciò nonostante che il prodotto interno lordo della Ue abbia pienamente recuperato gli effetti della crisi» scrive nella sua nota il Centro Studi Promotor. Da inizio anno la ripresa dei volumi, al netto dei mesi di gennaio e febbraio, ha perso vigore registrando risultati negativi nei mesi di marzo e maggio. Il mese scorso, Italia (+4,7%) e Spagna (+3,4%) hanno registrato risultati positivi mentre in Francia e Germania il calo delle immatricolazioni è stato intorno al 2%. Uno stallo che lascia in positivo le performance da inizio anno (Spagna +5,6%, Italia +5,2%, Germania +4,3% e Francia +2,2%).

La transizione all'elettrico sembra essersi arrestata. La quota delle auto elettriche (bev) si è attestata nel periodo gennaio-luglio al 13,8% dal 14,3% del 2023, in Germania il market share delle full electric è sceso dal 20% del 2023 al 12,9% del 2024 mentre il Regno Unito sta andando in direzione contraria. Le immatricolazioni di bev nell'area sono calate nel mese del 5,9% (+0,6% da gennaio) contro un risultato in forte espansione invece in Uk dove sono cresciute del 18,8% (+10,5% da gennaio) a fronte di un mercato in crescita del 2,5%. In questo contesto, le immatricolazioni dei due principali gruppi europei hanno registrato risultati negativi, del 3,1% per Volkswagen (+2,9% da inizio anno) e del 4,8% per Stellantis (-0,5% da gennaio). Renault resta stabile e cresce del 3,3% da inizio anno mentre Toyota fa un balzo del 15,6% nel mese e del 15,9 da gennaio, migliorando di quasi un punto la quota di mercato. Vanno bene Bmw e Mercedes, che vedono crescere le registrazioni a luglio. Indicativo del mercato in questa fase è il risultato di Tesla, che perde nel mese il 14% dei volumi e peggiora di 0,2 punti il posizionamento mentre la cinese Saic cresce del 15% e porta la sua quota di mercato vicina al 2%. L'Italia resta in coda se si guarda alla quota di auto elettriche (bev) e plug in (phev), al 7,1%, dietro a Spagna (10,4)+, Germania, Francia e Uk, tutte intorno al 20%.

Per l'Unrae (costruttori stranieri), serve rimettere in pista risorse a sostegno della domanda per questa fascia di vetture: «Importante rendere presto disponibili i 240 milioni di fondi residui per gli incentivi 2024, il recupero dei 250 milioni prelevati dal Dl Coesione, l'eliminazione del price cap per la fascia 0-20 g/Km di CO₂ e la definizione di un piano triennale 2025-2027». Anfia (filiera delle imprese automotive) chiede che l'Ue «ponga i dossier automotive nella lista delle priorità, tenendo conto delle attuali condizioni di scenario a livello economico e geopolitico».

— **Filomena Greco**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Immatricolazioni in Europa

Auto, luglio stabile Elettriche in crisi



Immatricolazioni di auto in Europa stabili a luglio (+0,4%), ma sempre lontane dai dati ante Covid (-22,9%). Nei sette mesi la crescita è del 3,9% (-19% sul 2019). Auto elettriche sempre in sofferenza: la quota, in luglio, è scesa al 13,6% dal 14,5% del luglio 2023 e nel periodo da gennaio al 13,8% dal 14,3%. A pesare è soprattutto il risultato tedesco dove, via gli incentivi, la domanda di elettriche è precipitata: -36,8% e quota dal 20% del 2023 al 12,9% del mese scorso. Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor): «Una parte importante di questa crisi va ricercata nella politica dell'Ue che ha imposto pesanti investimenti al settore dell'area e che in presenza di uno scarso interesse per l'auto elettrica ha determinato la necessità di sostenere la domanda con incentivi di rilevante entità». «Mercato e consumatori, i veri soggetti della transizione, non sono stati presi in considerazione dai decisori Ue come variabile chiave quando si è trattato di definire tempi e regole per il raggiungimento degli ambiziosi e realizzabili obiettivi del Green Deal», la precisazione di Roberto Vavassori (Anfia). Giù in luglio Stellantis: -5,2% e tutti negativi i marchi ex Fca.

PBon



Auto, a giugno produzione in Italia in calo del 25%

A giugno 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme ha registrato un calo del 25% rispetto a giugno 2023, mentre nel primo semestre del 2024 diminuisce del 16,3%. Lo segnala Anfia nel suo focus di approfondimento dedicato alla produzione automotive in Italia. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 36% a giugno 2024 e diminuisce del 19,6% nei primi sei mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi cresce dello 0,2% nel mese e del 13,9% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 15,6% a giugno e del 18% nel periodo gennaio-giugno 2024. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a giugno 2024 rispetto ai livelli del sesto mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude, infatti, a -2,6% a giugno e a -3,2% nei primi sei mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 4,7% a maggio 2024, ultimo dato disponibile (-4,4% sul mercato interno e -5,5% sui mercati esteri) e chiude i primi cinque mesi dell'anno a -2,6% (-3% il mercato interno e -1,8% i mercati esteri). Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 19,5% a maggio (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 19,2% e di una componente estera a -19,8%. Nei primi cinque mesi del 2024, il fatturato cala invece del 6,8% (-12,1% il fatturato interno e -1,5% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 17,3% a maggio (-27,3% la componente interna e -3,6% la componente estera). Nel periodo gennaio-maggio 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 7,2%, con un calo del 14,2% della componente interna e una crescita dell'1,6% della componente estera.



Anfia: produzione auto giugno -54% a 25mila unita', -32% nei 6 mesi

Produzione industriale settore automotive I sem. -16,3% Milano, 30 ago. (askanews) - A giugno, in base ai dati definitivi di Anfia, la produzione del settore automotive cala del 25% su anno e cresce del 2,2% rispetto al mese precedente a fronte di una produzione industriale nel suo complesso in calo del 2,6% su anno e in crescita dello 0,5% su mese. Nei primi sei mesi la produzione industriale registra un calo del -3,2%, il settore automotive del -16,3%. A livello di singoli comparti automotive a maggio la produzione di auto cala del 36% nel mese e del 19,6% nel cumulato, quella di carrozzerie incrementa dello 0,2% nel mese e del 13,9% nel cumulato, mentre la produzione di parti e accessori risulta in calo del 15,6% nel mese e del 18% nel cumulato. Per quanto riguarda la produzione rilevata da Anfia, il totale delle auto prodotte a giugno ammonta a circa 25mila unità di volume, in calo del 54,3% rispetto a giugno del 2023. Nel cumulato dei sei mesi sono state prodotte 202mila autovetture, in calo del 32,2% sullo scorso anno. Nel primo semestre il totale degli autoveicoli prodotti si attesta a circa 368mila unità, in calo del 20,6% rispetto allo stesso periodo 2023. In calo la produzione anche nei principali mercati europei, con l'eccezione della Spagna che a giugno segna -7,5% ma nei primi sei mesi registra una crescita del +5% a 1,08 milioni di unità. In Germania il calo nel primo semestre è del -6% a 2,1 milioni di unità, UK -7,6% a 416mila, mentre la Francia nel periodo gennaio marzo (ultimo dato disponibile registra) un calo del 21,6% a 233mila unità. Check out other tags:



Mercato Europeo: lauto non accelera (a luglio +0,4%)

Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a luglio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.025.290 unità, lo 0,4% in più rispetto a luglio 2023. Un dato che conferma il rallentamento di questo settore, anche per colpa del processo di elettrificazione. Nei primi sette mesi del 2024, i volumi immatricolati raggiungono 7.906.191 unità, con una variazione positiva del 3,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A luglio 2024, il mercato europeo dell'auto resta pressoché stabile (+0,4%) afferma

Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nel settimo mese dell'anno, tre dei cinque major market (incluso UK), registrano una crescita: +4,7% Italia, seguita da Spagna (+3,4%) e Regno Unito (+2,5%). In calo, invece, la Francia (-2,3%) e la Germania (-2,1%). A luglio, nell'area UE-EFTA-UK, la quota di penetrazione delle vetture variamente elettrificate ovvero auto ibride tradizionali, auto elettriche a batteria (BEV) e auto ibride plug-in (PHEV) è pari al 53,3%, mentre quella delle sole auto alla spina (BEV e PHEV) è del 20,7%. In Italia, nel mese, le elettrificate pesano per il 47,1%, mentre la quota delle sole ricaricabili (BEV e PHEV) è di appena il 7,2%. Ora che siamo alle battute finali per la definizione della nuova Commissione europea spiega Vavassori si auspica che la nuova classe di decisori politici ponga i dossier automotive nella lista delle priorità, tenendo conto delle attuali condizioni di scenario a livello economico e geopolitico. Mercato e consumatori che sono i veri soggetti della transizione non sono stati presi in considerazione come variabile chiave quando si è trattato di definire tempi e regole per il raggiungimento degli ambiziosi e realizzabili obiettivi del Green Deal. Ora la pressione per l'applicazione di misure che diano un sostegno tangibile alla transizione verso la mobilità carbon-neutral è al massimo, in un contesto in cui l'UE è in ritardo nell'adeguamento della rete pubblica di infrastrutture di ricarica e deve fronteggiare la concorrenza di regioni del mondo che offrono condizioni di investimento molto vantaggiose per le tecnologie verdi.

FacebookTwitterEmailCondividi



LUNEDÌ IL CDA

Vehicle Valley, l'auto in città si fa Distretto

a pagina 5

Lunedì il cda

Vehicle Valley, l'auto a Torino si fa il distretto

Il mondo dell'auto, del car design e dell'ingegneria made in Torino prova a fare sistema nel segno delle tecnologie. Lunedì si mette in moto la Vehicle Valley l'associazione neo-costituita della filiera tech a quattro ruote che conta tra i suoi soci Italdesign, Pininfarina, la Camera di Commercio di Torino, Anfia, Api, Unione Industriali e anche la Regione Piemonte. «Vogliamo valorizzare le eccellenze di questo

territorio facendo rete — ha spiegato il presidente pro tempore della Vehicle Valley Dario Gallina —. E vogliamo farlo in un momento tutt'altro che semplice per l'automotive proprio con l'obiettivo di rilanciare la filiera attraverso un vero e proprio distretto». Il mondo dell'auto in Piemonte vale circa 19 miliardi di euro di giro d'affari, e 728 imprese. Stellantis resta un partner fondamentale per le aziende del territorio ma non è più

l'unico. Il traguardo è quello di trasformare la filiera in una sorta di Motor Valley come già sperimentato dall'Emilia Romagna. O meglio, come precisa Gallina: «Vogliamo collaborare con la Motor Valley. E davvero ragionare come una Italian Road Valley». Porte aperte quindi a nuovi soci e a possibilità di collaborazione. Tanta innovazione ma anche turismo. «Lavoreremo con il Museo dell'Auto e con l'Heritage Hub di Stellantis

per raccontare la cultura manifatturiera del nostro territorio», commenta Gallina. E non solo. Perché il tema centrale secondo il presidente della Camera di Commercio di Torino è quello dell'attrattività: «Rappresentiamo un territorio unico per competenze che ha la capacità di attrarre grandi investimenti». E l'associazione, ovviamente, tiene le porte aperte anche a Stellantis. «Ci auguriamo che l'azienda possa aderire».

C. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



INTERVISTA PARLA IL MINISTRO URSO

Stellantis, basta scuse Ora investa davvero da noi



INTERVISTA Il ministro delle imprese e del made in Italy preme su Stellantis: da Tavares ed Elkann vogliamo risposte sulla produzione auto nel paese. E apre ai cinesi. Confermati gli investimenti di 10 miliardi sui microchip e l'impegno per fotovoltaico e aerospazio

Urso, Italia leader digitale

di Angelo Ciardullo

Risposte chiare da Stellantis senza ulteriori dilazioni perché «noi abbiamo rispettato gli impegni e ora tocca all'azienda». Parlando a tutto campo con *MF-Milano Finanza*, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, lancia un ultimatum a Carlos Tavares e traccia la rotta della politica industriale italiana: dalla conferma dell'impegno a investire 10 miliardi sulla microelettronica a fine 2024 («raggiungeremo l'obiettivo»), all'annuncio di un dl carburanti a settembre per calmierare il prezzo della benzina («poi sarà la volta del codice degli incentivi»), passando per la manovra in fase di prima elaborazione («priorità a impresa e lavoro con taglio del cuneo e rifinanziamento della legge Sabatini»). Con un monito alla Banca Centrale Europea di Christine Lagarde: servono tre tagli entro l'anno.

Domanda. Nelle guerre stellari tra Italia e Francia, il nostro Paese sembra proiettato a superare i cugini d'Oltralpe nella corsa allo Spazio. Cosa ha reso possibile questa prospettiva?

Risposta. Una visione strategica, con risorse adeguate e ben indirizzate su progetti avanzati, dalle forti ricadute sul sistema industriale. Il presidente del consiglio, Giorgia Meloni, mi aveva dato una *mission* chiara affidandomi la delega sulle politiche aerospaziali, che la coesione di go-

verno ha reso possibile. Siamo tornati protagonisti nell'avventura dello Spazio, grazie anche a un lavoro sinergico con le aziende del comparto, l'Agenzia Spaziale Italiana (Asi) e l'attività parlamentare che ha visto la nascita di un intergruppo dedicato specificamente al settore.

D. Tornando sulla Terra, uno dei tavoli più attesi per il Mimit sarà quello sulla Gigafactory Acc di Termoli. Ha fiducia nell'impegno di Stellantis?

R. In quella riunione mi aspetto impegni concreti senza ulteriori dilazioni, perché su loro richiesta abbiamo destinato al progetto 256 milioni di euro di risorse Pnrr che, ove fosse rinviato, andrebbero perse. Noi abbiamo rispettato gli impegni, ora tocca all'azienda.

D. Altro fronte aperto con Stellantis è quello sulla produzione in Italia. Il ceo Carlos Tavares parla di un milione di veicoli al 2030: la convince questa deadline o ne preferirebbe altre?

R. È l'impegno che Tavares prese nel nostro primo incontro, 15 mesi fa, a fronte di due richieste che ci pose la casa automobilistica: la rimozione del regolamento Euro 7 e un piano di incentivi focalizzato sull'auto italiana. Ancora una volta: noi abbiamo raggiunto gli obiettivi prefissati, ora tocca a Stellantis investire su modelli e produzione. Mi aspetto che John Elkann si faccia sentire.

D. Quando fu creata Stellantis lei si espresse in favore dell'ingresso di

Cdp come fecè la Francia, è ancora di questo parere?

R. L'assetto azionario andava definito allora, quando si poteva condizionare la governance con l'esercizio del Golden Power. Ma il governo di allora, Cinque Stelle-Pd, fece come Ponzio Pilato: se ne lavò le mani e non pose alcuna condizione, nemmeno sul piano industriale. Zero.

D. Per sostenere la produzione nel nostro Paese si parla di un pos-

sibile accordo con Dongfeng e altre tre case cinesi. Ci può dare qualche indizio in più?

R. Ci stiamo lavorando da oltre un anno con costanza e serietà avendo compreso, prima di altri, che nella nuova condizione di mercato le case automobilistiche cinesi dovranno insediarsi in Europa per produrre i veicoli e non per assemblare componenti. Ai nostri incontri ha sempre partecipato un rappresentante dell'Anfia, l'Associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, a garanzia della componentistica e quindi delle imprese e del lavoro italiano. In questa partita, sindacati e Confindustria sono con noi.

D. Lei ha promesso dieci miliardi di investimenti in microchip nel 2024. Alla fine dell'an-

no mancano quattro mesi e siamo a quota 9 miliardi: vi preparate a fare nuovi annunci dopo Silicon Box?

R. Raggiungeremo l'obiettivo: dieci miliardi di euro sulla microelettronica nel 2024 per fare dell'Italia un Paese leader nell'economia digitale. E lo stesso faremo con la tecnologia green, diventando produttori di impianti fotovoltaici ed eolici. Abbiamo già sottoscritto dei Memorandum con quattro aziende cinesi che hanno la migliore tecnologia e, grazie al piano Transizione 5.0, la Gigafactory Enel 3Sun di Catania diventerà nei prossimi mesi il più grande stabilimento fotovoltaico d'Europa. Questa è politica industriale!

D. Un'intesa mancata è invece quella con Intel, che ha preferito investire in Germania. L'accordo è sfumato del tutto o ci sono ancora margini per riaprire un dialogo?

R. Intel ha sospeso i suoi investimenti in Europa - previsti non solo in Italia, ma anche in altri Paesi - perché ha problemi oggi noti a tutti dopo il crollo in Borsa registrato nell'ultimo anno. Era già evidente due anni fa, almeno per chi sa leggere i bilanci. Per questo abbiamo subito cercato alternative e ci siamo riusciti. Ne è la dimostrazione l'investimento per 3,2 miliardi di euro di Silicon Box nel nostro Paese, che si prevede genererà 1.600 posti di lavoro quando l'impianto sarà a regime.

D. Rispetto a un anno fa il

prezzo del carburante si è raffreddato, grazie

soprattutto al calo del petrolio. Avete altre misure in cantiere per il settore? Quando verrà presentato in cdm il dl carburanti?

R. In settembre. Poi sarà la volta del Codice degli incentivi e del disegno di legge per sostenere le Pmi. Noi abbiamo un preciso crono-programma legislativo concordato con il presidente del consiglio, che stiamo rispettando.

D. Nella scorsa estate si parlava di inflazione, prezzo del carburante, caro voli...

R. Sì, avevamo ereditato una situazione pesantissima: l'inflazione all'11,8%, la più alta in Europa, mentre ora è all'1,1%, ben sotto la media Ue e nettamente più bassa di quella di Francia, Germania e Spagna. Si parlava di caro voli e caro carburante, mentre ora i prezzi sono nettamente inferiori. Un'estate tranquilla per i consumatori. Ed anche sui taxi: con il nostro intervento legislativo nel luglio dello scorso anno, abbiamo fornito ai Comuni nuovi strumenti. Sono partite finalmente le gare e sono state assegnate seconde guide e licenze stagionali. In 15 anni non si era fatto nulla. Noi ci siamo riusciti: mi auguro la stessa celerità da parte degli enti locali nella assegnazione delle nuove licenze. Mi riferisco anche a Roma: mancano pochi mesi al Giubileo.

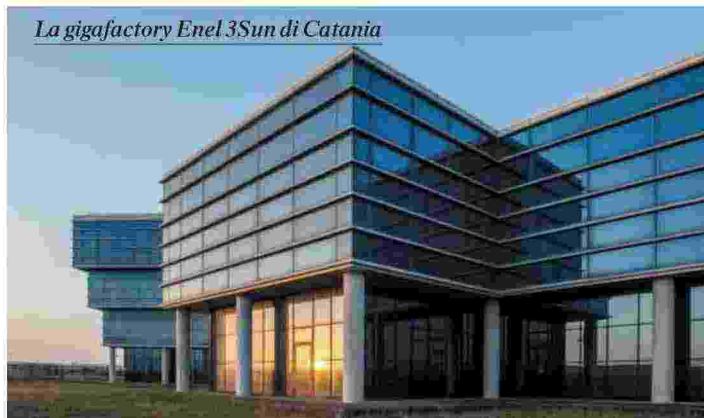
D. Determinante sulla dinamica dei prezzi sarà anche la politica monetaria della Bce, che dopo il taglio di 25 punti di giugno si prepara al bis a settembre. Serve un'inversione di trend definitiva?

R. Servono tre tagli entro l'anno. Il primo mi auguro di 50 punti, per segnare la svolta. La Germania è in sta-

gnazione e questo è un problema per tutti, soprattutto per le nostre imprese. La Bce si muova con determinazione. Basta dilazioni.

D. Il governo sta scaldando i motori in vista della manovra: quali saranno le priorità e cosa si potrà sacrificare?

R. Per quanto ci riguarda, il taglio del cuneo fiscale e il rifinanziamento dei contratti di sviluppo e della legge Sabatini, quindi il «piano alloggi» per i lavoratori. Impresa e lavoro sono le nostre priorità. E i risultati si vedono: nella prima parte di quest'anno, 490 mila posti di lavoro in più e la disoccupazione ai minimi dal 2008. (riproduzione riservata)



Adolfo Urso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



La produzione di veicoli a giugno crolla del 54% a 25 mila unità

di Luca Mancini

A giugno in Italia, secondo i dati definitivi di Anfia, l'associazione che riunisce le aziende della componentistica, la produzione del settore automotive ha registrato una diminuzione del 25% su base annua, con una crescita del 2,2% rispetto al mese precedente. Nel contesto generale, la produzione industriale complessiva ha subito un calo del 2,6% su base annua, mentre ha mostrato un incremento dello 0,5% rispetto al mese precedente.

Nel primo semestre dell'anno, invece, se la produzione industriale ha segnato una flessione del 3,2%, il settore automotive ha registrato un calo più marcato, pari al 16,3%.

Analizzando i singoli comparti, a maggio la produzione di automobili è diminuita del 36% su base mensile e del 19,6% nel cumulato. In contrasto, la produzione di carrozzerie ha segnato un lieve incremento dello 0,2% nel mese e una crescita del 13,9% nel cumulato. La produzione di parti e accessori, invece, è calata del 15,6% nel mese e del 18% nel complesso dei primi sei mesi.

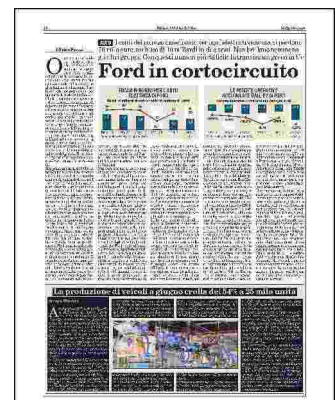
In termini di volumi, Anfia ha rilevato che a giugno sono state prodotte circa 25 mila automobili, con una riduzione addirittura del 54,3% rispetto allo stesso mese del 2023. Nel primo semestre dell'anno il totale delle auto prodotte è stato di 202 mila unità, segnando un calo del 32,2% rispetto all'anno precedente.

Complessivamente, nel primo semestre del 2024, il numero totale di au-

tomobili prodotti ha raggiunto circa 368 mila unità, in diminuzione del 20,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Alzando lo sguardo a tutto il continente, anche la produzione nei principali mercati europei ha registrato un calo, a eccezione della Spagna, che a giugno ha segnato una riduzione del 7,5%, ma ha registrato una crescita del 5% nei primi sei mesi dell'anno, raggiungendo 1,08 milioni di unità.

In Germania, dove comunque si parla sempre di volumi produttivi decisamente più ampi rispetto agli altri Paesi, il calo nel primo semestre è stato del 6%, con 2,1 milioni di unità prodotte, mentre nel Regno Unito la produzione è scesa del 7,6% a 416 mila unità. La Francia, infine, ha riportato un calo del 21,6% a 233 mila unità nel periodo gennaio-marzo, secondo quanto riporta l'ultimo dato disponibile. (riproduzione riservata)



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

AUTO: ANFIA, A LUGLIO +63,8% IMMATRICOLAZIONI BENZINA, DIESEL -24,6%

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 31 ago - Analizzando le immatricolazioni in Italia in base all'alimentazione, le autovetture a benzina chiudono luglio in crescita del 63,8%, con una quota di mercato del 28,7%. Calano, invece le autovetture diesel (-24,6% su luglio 2023), con una market share del 12,8%. E' quanto emerge da un'analisi di Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica, secondo cui nei sette mesi, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate del 13% (30,3% di quota) mentre continua il calo delle auto diesel (-20,9% e 14,3% di quota nel periodo). Anfia ricorda che il mese scorso sono state immatricolate circa 125.000 autovetture, in crescita del 4,7% rispetto allo stesso mese del 2023. Nel cumulato dei sette mesi, le immatricolazioni sono state 1,011 milioni, in aumento del 5,2%. Inoltre, le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 58,5% del mercato di luglio, con volumi in crescita rispetto allo stesso mese del 2023 (+15%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 10,5% e hanno una quota di mercato del 55,5% (+2,7 punti rispetto ai primi sette mesi del 2023).

Ars

(RADIOCOR) 31-08-24 15:29:17 (0288) 5 NNNN

TAG

EUROPA ITALIA ITA

Siti Euronext

Euronext

Live Markets

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN





Componenti auto, imprese alle corde Rischio crisi per un'azienda su due

Automotive

Nel 2024 la produzione è scesa del 18%. Per il settore cresce il ricorso alla cassa

In Italia entro il 2030 in pericolo 40mila posti di lavoro e 7 miliardi di ricavi

La crisi dei produttori di auto sta avendo ricadute pesanti su tutta la filiera. Non è un temporale passeggero: nei primi cinque mesi del 2024 la produzione è scesa del 18 per cento. Si prevede che nel 2030 l'industria italiana della componentistica auto potrebbe perdere 7 miliardi di valore della produzione e tra 20 e 40mila posti di lavoro. Fino a 18mila posti nelle imprese che avranno cali di fatturato, fino a 20mila addetti nelle imprese che saranno investite da crisi, cioè una su due. **Lello Naso** con un'analisi di **Cianflone** — a pag. 5

Componentisti auto, in Italia uno su due rischia di finire in crisi

Lo scenario. Calo del mercato auto e difficoltà della transizione elettrica possono far perdere 7 miliardi di produzione e 40mila posti entro il 2030

Lello Naso

Che la transizione verso l'auto elettrica sarebbe stata complicata, soprattutto per l'industria della componentistica italiana, lo avevano previsto tutti gli analisti e gli imprenditori dell'automotive. Non è una sorpresa che la crisi dei produttori e i piani di ristrutturazione di questi mesi (si veda Il Sole 24 Ore di domenica 25 agosto) stiano avendo ricadute pesanti su tutta la filiera, nel breve periodo e in prospettiva. Solo due dati: a gennaio-maggio 2024 la produzione di componentistica è scesa del 18%. Tra gennaio e luglio 2024 le ore di Cig erogate nel settore automotive (produttori e fornitori) sono salite del 18% da 234.801 a 286.071.

Non è un temporale passeggero. Uno studio di AlixPartners per Anfia

(l'associazione dei componentisti) e Ucima (l'associazione delle macchine utensili) ha previsto che nel 2030 l'industria italiana della componentistica auto potrebbe perdere 7 miliardi di valore della produzione e tra 20 e 40mila posti di lavoro. Fino a 18mila posti nelle imprese che avranno cali di fatturato, fino a 20mila addetti nelle imprese che saranno investite da crisi, una su due. Una situazione che assume aspetti ancor più preoccupanti se si considera che oggi il 60% delle imprese del settore presenta una situazione finanziaria solida.

«È una previsione che è stata fatta tenendo conto del bando alla vendita di auto a benzina e diesel a partire dal 2035, stabilito dalla Ue», dice Fabrizio Mercurio, direttore del settore automotive di AlixPartners, società globale di consulenza. «Ma adesso – aggiunge – non pochi pensano che i ter-

mini verranno rivisti. I dati ci dicono che le vendite dell'auto elettrica in Europa non aumentano abbastanza rapidamente e c'è un crescente consenso sul fatto che sia meglio rivedere i tempi e/o gli obiettivi 2035 per renderli più realizzabili».

Un disastro annunciato

«È un disastro ampiamente annunciato», rincara la dose Marco Bonometti, presidente di Confindustria Lombardia e presidente e amministratore delegato di Omr (Officine meccaniche rezzatesi), azienda leader nella produzione di componenti in alluminio e ghisa per i motori. «Adesso, prima che sia troppo tardi, bisogna rivedere quella decisione e garantire neutralità tecnologica per gli obiettivi di taglio delle emissioni. Sono le stesse cose che dicevamo cinque anni fa. La differenza è che ormai non c'è più tempo se non si vuole mandare in fu-



mo la filiera della componentistica italiana. Ma è una decisione politica, come politica era stata la decisione di mettere al bando il motore termico».

La filiera industriale dei componentisti italiani è composta da circa 2.200 imprese e ha 166.800 addetti. Sono aziende, con limitate eccezioni, di medio-piccole dimensioni, molto internazionalizzate. Molte sono nate come fornitori Fiat, ma adesso solo il 60% ha rapporti, peraltro non esclusivi, con Stellantis. Il fatturato del settore è di 60 miliardi (23,5 miliardi di esportazioni). Il saldo commerciale del comparto è attivo per 5,2 miliardi.

Nonostante la robustezza del settore, l'evoluzione del mercato è stata per certi versi più sfidante di quello che gli analisti pensavano quando è stato introdotto il bando al motore termico, con una serie di fattori di rischio che si sono dimostrati più impattanti del previsto. Il primo fattore, senza dubbio, è stato il mancato decollo del mercato delle auto elettriche con le vendite che in Europa sono ferme al 13,8% e in Italia al 3,9% (gennaio-luglio 2024). Numeri troppo bassi, appunto, per immaginare un mercato di auto esclusivamente elettriche a partire dal 2035. Ma le case automobilistiche hanno fatto 900 miliardi di investimenti sul motore elettrico. E i componentisti di parti del motore endotermico hanno a loro volta investito sull'elettrico e cercato vie alternative come la riconversione verso settori compatibili o affini per tecnologie: l'aerospazio, gli elettrodomestici. Investimenti che difficilmente saranno ripagati entro il 2030.

Una crisi a doppio taglio

«Abbiamo registrato la crisi di imprese specializzate nel motore endotermico – dice Marco Stella, presidente del gruppo componenti di Anfia e amministratore delegato di Dts, azienda di Maranello (Modena) specializzata nella produzione di tubi di scarico e serbatoi – e la crisi di imprese che hanno investito sull'elettrico, ma non hanno trovato una domanda adeguata». Se l'elettrico è al palo, infatti, anche la produzione di auto è in caduta. Nel primo semestre del 2024, in Italia è diminuita del 32%, in Francia del 7,6%, in Germania del 6%.

Una doppia beffa. Gli specialisti dell'endotermico vedono assottigliarsi il mercato; chi sta riconvertendo in parte l'attività all'elettrico (solo il 6% delle aziende non hanno prodotti adatti al motore elettrico) non ha ricavi sufficienti per la scarsità delle vendite delle auto alla spina. «Il ri-

schio è legato al timing degli investimenti – dice Mercurio – comune a tutti i settori in trasformazione tecnologica. In questo caso la complessità è accentuata dal fatto che il passaggio è spinto in primo luogo da decisioni del regolatore rispetto a cui le dinamiche di consumo possono evolvere in modo incerto. Per i produttori di auto e per i componentisti è necessario trovare un equilibrio tra gli investimenti nelle nuove tecnologie e in quelle tradizionali che ancora si vendono, e definire un modello che consenta di navigare in modo flessibile durante la transizione».

Una trappola che sta lasciando sul campo della crisi molte vittime illustri. Colossi delle forniture come le tedesche Continental, Bosch e ZF Friedrichshafen, l'austriaca Magna International, la francese Forvia, solo per citarne alcune, nell'ultimo anno hanno proceduto a profonde ristrutturazioni e a tagli di posti di lavoro. A Bari, per rimanere in Italia, Bosch, nello stabilimento gioiello per la produzione di iniettori, ha dichiarato 700 esuberanti su 1.700 dipendenti, ma si è impegnata a non ricorrere a licenziamenti fino al 2027. Nel piano industriale è prevista la produzione di biciclette elettriche, ma la robustezza degli iniettori per il motore diesel era un'altra cosa. A inizio settembre scade il contratto di solidarietà.

I problemi del Piemonte

Nella galassia storicamente vicina a Stellantis, Marelli, nonostante l'aumento dei ricavi, ricorre ancora alla cassa integrazione negli stabilimenti di Bari, Melfi, Sulmona e Rivalta. Nel 2023, nella sola provincia di Torino (il Piemonte rappresenta un terzo del settore in Italia), le imprese della componentistica auto sono diminuite del 4,4%, più del doppio rispetto al resto dell'industria. Il calo dei volumi di produzione di Stellantis ha messo in crisi la Lear di Grugliasco (sedili per auto, fornitore di Maserati) e la Te Connectivity (componenti elettroniche). Magnosto (sistemi elettronici), 280 dipendenti, è stata posta in liquidazione giudiziaria a fine maggio. Delgrossi, produttore di filtri di Nichelino, 108 dipendenti, ha chiuso a marzo scorso. Proma, produttore di stampe e stampaggio lamiere, sempre a marzo, ha chiuso lo stabilimento di Grugliasco, 110 dipendenti.

Ma le difficoltà dei produttori europei di auto, e di Stellantis in particolare, non sono destinate a risolversi in breve tempo. Secondo il rapporto AlixPartners-Anfia, solo nel 2030, con

la messa a regime degli investimenti sull'Alfa a Cassino e sperando nel successo dei nuovi modelli di Melfi, si può arrivare al fatidico milione di veicoli prodotti in Italia. Non una buona notizia per i componentisti orientati al mercato interno. Anche perché – e l'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, e i suoi colleghi delle altre case lo ribadiscono ad ogni occasione – la filiera deve comprimere i costi del 40% per contrastare la concorrenza cinese.

Il taglio dei costi

Alla presentazione degli investimenti sui veicoli commerciali nello stabilimento di Atesa, per esempio, Tavares ha detto: «La tecnologia elettrica, in Europa, è del 40% più costosa. Se vogliamo rendere i veicoli elettrici accessibili dobbiamo digerire il 40% del costo addizionale. Che ci piaccia o no. Noi stiamo facendo tutto quello che serve per ridurre i costi in fabbrica, ma tutti gli stakeholder sono chiamati a ridurre i loro costi come noi per rendere possibile l'abbassamento del prezzo dei veicoli elettrici. Questa è la realtà brutale». Concetti simili hanno espresso i vertici di tutte le case europee. Se questo è il presupposto, non deve stupire che Stellantis abbia invitato i componentisti a valutare lo spostamento della produzione in Marocco dove i costi sono molto inferiori all'Italia. «Ma pensare a tagli del 40%», dice Stella, «è fuori dalla realtà. Anche perché già adesso i margini delle imprese della componentistica sono molto risicati».

L'incognita cinese

L'altra grande incognita che grava sul settore è la crescita dei produttori cinesi. Nella situazione attuale – le case automobilistiche di Pechino producono in Cina – i componentisti italiani sono tagliati fuori. Oggi, solo il 5% dei fornitori italiani ha rapporti con i produttori cinesi, ma le cose potrebbero cambiare con lo sbarco dei big di Pechino in Europa. Anche se il sistema cinese è chiuso, con produttori che non utilizzano fornitori o utilizzano una filiera autoctona fidelizzata. Secondo l'indagine AlixPartners, quasi il 40% dei componentisti italiani vede l'avanzata cinese in Europa come una minaccia. «Ma ci saranno anche opportunità per i fornitori e per l'industria», dice Mercurio, «a patto che soprattutto in Europa e negli Stati Uniti migliorino in competitività di costo e velocità di sviluppo dei prodotti».

Le richieste e le soluzioni

Una partita che devono giocare prima di tutto le istituzioni. «Serve un grande piano Ue per l'automotive», dice



Stella, «e interventi a tutti i livelli, statali e regionali. Il settore vale l'8% del Pil del Continente e i numeri che vediamo sono peggiori di quelli che immaginavamo quando è iniziata la politica per l'elettrificazione».

Può aiutare l'arrivo di un secondo

produttore in Italia, anche per il raggiungimento della produzione del milione di veicoli voluto dal Governo. «Ma è necessario adottare una serie di misure di sistema», suggerisce Bonometti, «come la decontribuzione per le imprese del Sud e un credito d'im-

posta facilmente accessibile. Bisognerebbe rendere più semplice Industria 5.0. Se arriva un secondo produttore, bisogna stabilire una quota del 70% di forniture italiane. Non mi sto inventando niente, basta copiare quello che hanno già fatto Brasile, Cina e Stati Uniti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

2.200

I componentisti in Italia

Le imprese con sede in Italia, comprese le filiali delle multinazionali, sono circa 2.200. L'83% è localizzato nel Nord, oltre il 70% ha sede in Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna.

60 mld

Il fatturato del settore

Il fatturato complessivo del settore è di oltre 60 miliardi (23,5 di esportazioni). Il saldo commerciale del comparto è in attivo per 5,2 miliardi.

60%

Le imprese solide

Il 60% delle imprese del settore, oggi, ha una situazione finanziariamente solida, ma entro il 2030 una su due rischia di essere colpita da una crisi.

-18%

La produzione in Italia

Tra gennaio e maggio del 2024 la produzione dell'industria della componentistica è scesa del 18% rispetto allo stesso periodo del 2023



FABRIZIO MERCURIO (ALIXPARTNERS)
Appare ragionevole rivedere i termini per il bando al motore termico in Europa



MARCO BONOMETTI (OMR)
Un disastro annunciato: adesso la Ue deve avere il coraggio di rivedere le decisioni sulla CO2



MARCO STELLA (COMPONENTISTI ANFIA)
Servono un piano europeo per sostenere l'automotive e misure nazionali e regionali

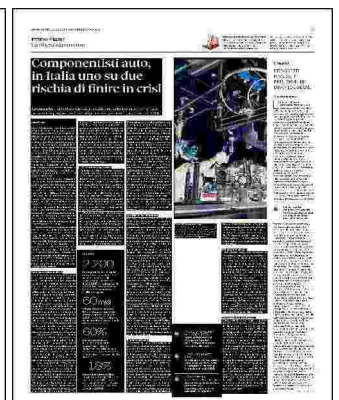
Fase di trasformazione.

La crisi dei produttori e i piani di ristrutturazione di questi mesi stanno avendo ricadute pesanti su tutta la filiera della componentistica italiana (in foto), nel breve periodo e in prospettiva



GETTY IMAGES

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



COME ERAVAMO SETTEMBRE 1994

PATRIMONIO ITALIANO

Trent'anni fa la nostra filiera automotive si distingueva per le sue forniture ai costruttori stranieri. Una ricchezza che brilla ancora e che va salvaguardata, in questo delicato periodo di transizione

Trent'anni fa la chiamavamo «Boutique Italia». Una boutique speciale, non certo di alta moda; più vicina, com'è naturale, ai temi cari a Quattroruote e ai suoi lettori. Un negozio, ma forse sarebbe più opportuno parlare di un ipermercato, nel quale le grandi case automobilistiche straniere venivano a fare shopping di componenti, dimostrando di apprezzare la qualità dei nostri produttori. Così, nel fascicolo del settembre 1994, un ampio servizio raccontava come il gotha dell'industria internazionale, dall'Audi alla BMW, dalla Mercedes alla Porsche, dalla Toyota alla Volkswagen, scegliesse aziende italiane per assicurarsi forniture di pinze e dischi freno, fanali, vetri e tessuti; senza per questo trascurare componenti meccaniche meno visibili, ma altrettanto fondamentali, come pistoni, basamenti, valvole, centraline elettroniche, fino ad arrivare a motori completi.

Era – e, fortunatamente, è ancora – il variegato mondo dei componentisti italiani, nati in gran parte per soddisfare i bisogni dell'industria nazionale del settore, predominante per decenni con la Fiat, l'Alfa Romeo e l'Innocenti, ma capaci già tra gli anni 80 e i primi 90 di aprirsi al mondo delle forniture internazionali, nella consapevolezza che, prima o poi, le commesse interne non sarebbero più bastate a garantire i fatturati. Scorrendo i nomi che Quattroruote all'epoca sciorinava, se ne trovano di eccellenti: basti citare, tra i tanti, Brembo (freni), Carello (fari), AE BorgoNova (pistoni), Dell'Orto (corpi farfallati), Diavia (climatizzatori), Fiamm (batterie), Graziano (cambi), Magneti Marelli (centraline, fari, strumentazioni), Teksid (fusioni di ghisa e alluminio), VM (motori diesel). Tutte aziende ricche di esperienza e titolari di centinaia di brevetti, ottenuti

con importanti investimenti in ricerca e sviluppo, ma anche, grazie alle brillanti menti dei tecnici italiani, capaci di eccellere nella risoluzione dei problemi e nell'individuazione di soluzioni ottimali sotto il profilo del contenimento dei costi. Scendendo nei dettagli, Quattroruote scopriva che, per esempio, un'azienda poco nota al grande pubblico come la Lavezzari di Varzi (PV) fornisce all'epoca lamierati zincati a BMW, Ford, Mercedes, PSA e Renault; oppure come la Teksid del gruppo Fiat avesse risolto i problemi con le fusioni di alluminio delle tre grandi Case americane e producesse per loro basamenti e teste; o, ancora, che la Magneti Marelli prevedesse da lì a pochi anni di generare il 15% del proprio fatturato con forniture per BMW, Mercedes, Opel e Volkswagen.

ECCELLENZE DA PROTEGGERE

Che cosa resta, trent'anni dopo, di quel mondo? Purtroppo, non tutte le aziende né



PEZZI DI PREGIO
L'apertura del nostro servizio del settembre 1994 dedicato ai componentisti italiani: le grandi Case straniere, tedesche in primis, stavano scoprendo e apprezzando le loro produzioni di eccellenza

tutti i marchi sono sopravvissuti, ma la componentistica italiana resta fondamentale nell'universo automotive. L'Anfia conta, nel suo ultimo rapporto annuale, 2.170 imprese, con 166.800 addetti, un fatturato complessivo di 55,9 miliardi di euro e un saldo positivo tra export e import di 5,2 miliardi. Un patrimonio prezioso, anche per la qualità delle tecnologie, da difendere a ogni costo, nel delicato momento di passaggio verso quella che – confermato o meno il phase out dei motori termici nel 2035 – è la più grande transizione che il mondo dell'auto abbia affrontato.

Laura Confalonieri

© Riproduzione riservata

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Sinergie sostenibili



Al centro del convegno "CO₂ Reduction for Transportation Systems", organizzato da Anfia e dalla sezione torinese di SAE, l'obiettivo di tracciare lo stato dell'arte delle tecnologie di riduzione delle emissioni dei sistemi di trasporto, i trend futuri, il dialogo fra imprese, università e ricerca

a cura della redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Lo scorso giugno si è tenuta la quinta edizione del convegno internazionale “CO₂ Reduction for Transportation Systems”, organizzato da Anfia e da SAE International Torino Section presso il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, con la partnership tecnica di Stellantis Italia e la partnership istituzionale del Dipartimento Energia del Politecnico di Torino. L'evento era rivolto a tutti gli stakeholder della filiera automotive (produttori di veicoli, fornitori di componenti e sistemi), agli enti pubblici, a manager, ingegneri e ricercatori, con l'obiettivo di tracciare lo stato dell'arte delle tecnologie di riduzione dell'anidride carbonica per i sistemi di trasporto sostenibile, nonché di discutere dei trend futuri promuovendo il dialogo fra imprese, università e centri di ricerca di diversi Paesi anche attraverso opportunità di networking e di scambio di informazioni.

Tante le tematiche trattate: una panoramica sull'attuale normativa di riferimento e sugli scenari futuri; “Well To Wheel” e analisi del ciclo di vita; i nuovi sviluppi dei sistemi powertrain; l'impiego di carburanti alternativi (inclusi e-fuel e idrogeno) e le tecnologie di elettrificazione e ibridazione; le tecnologie di riduzione della domanda di energia dei veicoli (inclusi aerodinamica, miglioramento della gestione dell'energia a bordo, gestione termica); resistenza al rotolamento e riduzione degli attriti; tecnologie di alleggerimento pesi; infrastrutture di ricarica e rifornimento.

Un programma di due giorni

Il programma delle sessioni convegnistiche, articolate su due giornate (12 e 13 giugno), ha visto la partecipazione di oltre 80 qualificati relatori provenienti da prestigiose associazioni, università, centri di ricerca e imprese sia italiani che stranieri, coinvolti in singoli interventi e tavole rotonde in sessioni parallele, che hanno animato un interessante confronto sui temi tecnici all'ordine del giorno. Complessivamente, i partecipanti sono stati oltre 230.

Grazie all'alto profilo degli interventi, l'evento ha offerto a tutte le aziende che vi hanno preso parte eccellenti opportunità di interazione con

un panel di esperti e con un'ampia platea di stakeholders.

Inoltre, nel pomeriggio dell'11 giugno si sono svolte le visite tecniche presso Dumarey e Politecnico di Torino Labs e, nella mattinata del 14 giugno, presso Dana Graziano, Denso Thermal Systems e nuovamente Dumarey e Politecnico di Torino Labs. L'evento si è svolto con il sostegno di partner attivi del settore dell'automotive e della mobilità: Converge CFD Software, Dana Graziano, Bosch, Dassault Systèmes, Dumarey, Engys, FEV, Gamma Technologies, Meccanotecnica Umbra, Industrie Saleri Italo, SKF, Altair, IHI Charging Systems. Alcune di queste aziende sono anche state protagoniste del programma di talent talk online dedicati agli studenti di ingegneria di tutto il mondo.

Un'occasione, per i giovani talenti, per entrare in contatto con alcune delle più importanti realtà automotive che hanno presentato la loro vision e la loro mission, le loro strategie di recruitment nonché le opportunità di lavoro e di stage.

Anfia: “Un dibattito strategico”

“Anche quest'anno la due giorni da poco conclusa ha offerto importanti stimoli ad un dibattito strategico per la filiera automotive europea e globale - ha commentato Gianmarco Giorda, Direttore di Anfia - I regolamenti europei sulla riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (autovetture e veicoli commerciali leggeri) e pesanti stabiliscono target sfidanti al 2035 e al



Un momento del convegno “CO₂ Reduction for Transportation Systems” organizzato da Anfia e dalla sezione torinese di SAE

MISSIONE IN CINA PER VALORIZZARE LA COMPONENTISTICA ITALIANA

Si inserisce negli impegni di Anfia per definire un piano di transizione che punti a un incremento dei volumi produttivi di autoveicoli in Italia e supporti le imprese nel percorso di digitalizzazione e decarbonizzazione di prodotti e processi la recente partecipazione del Presidente di Anfia Roberto Vavassori, al seguito del Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, alla missione in Cina nella prima settimana di luglio. Vavassori ha accompagnato Urso in una due giorni che ha previsto incontri istituzionali e incontri con aziende cinesi interessate a investire in Italia. Tra gli obiettivi della missione la valorizzazione degli investimenti fatti dalla componentistica automotive italiana in Cina secondo una logica local-to-local, la presenta-

zione delle competenze ed eccellenze dell'ecosistema italiano della componentistica automotive e del comparto del design and engineering (riferite, in particolare, ai veicoli per il trasporto persone, auto e autobus) e la promozione di alleanze e partnership tra i player della componentistica dei due Paesi. L'associazione è al fianco del Ministero nel mettere in campo iniziative internazionali di questo genere per ampliare la collaborazione industriale tra i due Paesi e mettere efficacemente in risalto le opportunità offerte dall'Italia ai potenziali investitori esteri.



Il Presidente di Anfia Roberto Vavassori



Gianmarco Giorda, Direttore di Anfia

2040 per l'industria da noi rappresentata". Ha proseguito Giorda: "Al mandato quinquennale del neoletto Parlamento Europeo chiediamo una pausa regolamentare che garantisca alle imprese una programmazione di medio e lungo termine. Nello stesso periodo, sono previste le



clausole di revisione relative ai citati regolamenti. Senza perdere di vista l'obiettivo condiviso di un'ambiziosa decarbonizzazione, l'auspicio è che le istituzioni europee ammorbidiscano il percorso verso il target zero emissioni, rivedendo le metodologie di calcolo delle emissioni stesse e di raggiungimento degli obiettivi in un'ottica neutrale e plurale, che valorizzi tutti i carbon neutral fuels e consenta a tutte le tecnologie di potere contribuire alla causa". Nel frattempo, Anfia prosegue il lavoro con il Ministero delle

Imprese e del Made in Italy e con tutti gli attori della filiera: "Siamo impegnati nella definizione di un piano di transizione che punti a un incremento dei volumi produttivi di autoveicoli sul territorio e accompagni e supporti le imprese nel percorso di digitalizzazione e decarbonizzazione di prodotti e processi, con adeguate misure a sostegno degli investimenti produttivi e in ricerca e sviluppo e della riqualificazione degli addetti, nonché per il miglioramento dei fattori di competitività dell'intero sistema industriale italiano". ■

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Lunedì 2 Settembre 2024, ore 19.25



teleborsa

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

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

Home Page / Notizie / Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato

Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato

Difficoltà tra fine incentivi e transizione energetica complessa

Economia, Trasporti 02 settembre 2024 - 19.06



(Teleborsa) - Ad agosto 2024, il mercato italiano delle autovetture ha registrato una contrazione significativa con **69.121 nuove immatricolazioni**, in calo del **13,4% rispetto allo stesso mese del 2023**. Questo risultato segna un'inversione di tendenza rispetto alla crescita dei mesi precedenti, portata dagli incentivi governativi che ora sembrano aver esaurito il loro effetto. Il confronto con i livelli pre-crisi del 2019 è ancora più drammatico, con una riduzione del 22,5%.

L'effetto positivo degli incentivi, che aveva spinto le **immatricolazioni a crescere del 15% a giugno e del 4,7% a luglio**, è ormai svanito. Anche il bilancio complessivo dei **primi otto mesi dell'anno**, con un **aumento del 3,8% rispetto al 2023**, non riesce a colmare il divario con i livelli pre-crisi, registrando ancora un calo del 18,5% rispetto al 2019. Questo evidenzia una crisi strutturale del mercato, con livelli di immatricolazioni insufficienti per garantire il ricambio delle auto più vecchie e un conseguente aumento dell'età media del parco circolante.

Un dato sorprendente è il mancato utilizzo di una parte significativa degli stanziamenti per gli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni di CO2. Ad oggi, rimane **inutilizzato il 67,9%** dei fondi destinati ai veicoli con **emissioni tra 21 e 60 grammi per chilometro**, e il 32,3% dei fondi per le auto tradizionali con emissioni tra 61 e 135 grammi per chilometro. Questo segnala una crisi del mercato, che fatica a riprendersi e rischia di ristagnare su livelli inferiori di almeno il 20% rispetto allo standard del 2019.

Anche il **mercato delle auto elettriche non decolla**: dopo un picco all'8,3% grazie agli incentivi di giugno, la **quota di veicoli elettrici è scesa al 3,7% in agosto**, lontano dagli standard europei. Questo sottolinea le difficoltà della transizione energetica nel settore, nonostante le politiche incentivanti.

Secondo **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor**, il mercato italiano dell'auto è penalizzato dai forti aumenti dei prezzi e dalla complessità della transizione energetica. "E' evidente che **occorre rivedere la politica per l'auto**, non solo a livello nazionale, ma anche a livello di Unione Europea", afferma Quagliano.

L'UNRAE, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, richiama l'attenzione sull'**urgenza di un**

Altre notizie



- ▶ Germania, Prezzi consumo (YoY) in agosto
- ▶ Prezzi consumo Francia (YoY) in agosto
- ▶ Germania, Prezzi consumo (MoM) in agosto
- ▶ Prezzi consumo Italia (MoM) in agosto
- ▶ Germania, Indice IFO in agosto
- ▶ PMI manifatturiero USA in agosto

Seguici su
Facebook



piano strategico triennale per sostenere la **transizione energetica e la competitività del settore**. Il presidente **Michele Crisci** ha sottolineato la necessità di recuperare ulteriori fondi e di riformare il trattamento fiscale delle auto aziendali per promuovere il rinnovo del parco auto e migliorare la sostenibilità ambientale e la sicurezza stradale. "Riteniamo fondamentale che vengano **convocati al più presto i Tavoli interministeriali** dedicati alla fiscalità del settore automotive", ha dichiarato Crisci.

Nel frattempo, il mercato delle auto usate continua a mantenere buoni livelli di salute, a conferma delle difficoltà nel settore delle auto nuove. Secondo **l'82% dei concessionari intervistati dal Centro Studi Promotor**, il mercato delle **auto usate rimarrà stabile o aumenterà** nei prossimi mesi.

Il **presidente di ANFIA, Roberto Vavassori**, sottolinea come, dopo i buoni risultati degli incentivi per le auto a basse emissioni (0-20 g/Km di CO2) esauriti a giugno, le prenotazioni nelle altre fasce emissive (21-60 e 61-135 g/Km di CO2) stiano procedendo **più lentamente**, in particolare ad agosto, che tradizionalmente è un mese con volumi ridotti.

L'effetto combinato di inflazione e alti tassi di interesse continua a **influire negativamente sulla propensione dei consumatori** a cambiare auto. Questo è confermato dal calo registrato dall'indice ISTAT sulla convenienza percepita all'acquisto di beni durevoli, come le automobili, e dalla contrazione delle transazioni di veicoli usati.

Questi fattori stanno **allontanando il mercato italiano dagli obiettivi di decarbonizzazione** necessari per allinearsi ai target europei, come recentemente dichiarato nel PNIEC.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Auto, a luglio le immatricolazioni di auto ibride valgono quasi il 40% del mercato
- ▶ Vacanze in auto: benzina meno cara (ma resta salasso)
- ▶ PhillyFed USA in agosto
- ▶ Italia, Prezzi consumo (YoY) in agosto



SEZIONI	QUOTAZIONI	RUBRICHE	VIDEO	AGENDA
Tutte le notizie	Tutti i mercati	Gli Editoriali	Il Punto sulle Commodities	Eventi
Italia	Azioni Italia	Gli Speciali	Buongiorno dalla Borsa	Calendario Macro
Europa	ETF ETC/ETN	Top Mind	1 minuto in Borsa	Calendario Dividendi
Mondo	Obbligazioni	Accadde Oggi	Focus sugli ETF	Coefficienti di rettifica e
Ambiente	Fondi		Notizie dal Forex	Corporate Actions
Costume e società	Cambi e Valute		Tutti i Video	
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.



Cerca



POLITICA ECONOMIA CLIMA E AMBIENTE ENERGIA SCIENZA E TECH MOBILITÀ

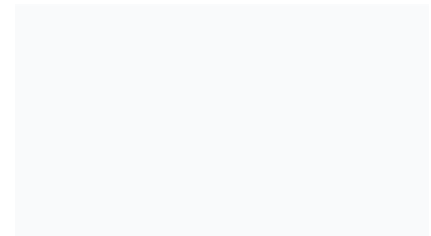
HOME ECONOMIA

Volkswagen studia prima chiusura di una fabbrica. In Italia -40% vendite auto elettriche

02 Settembre 2024 - di Giuliano Zulin

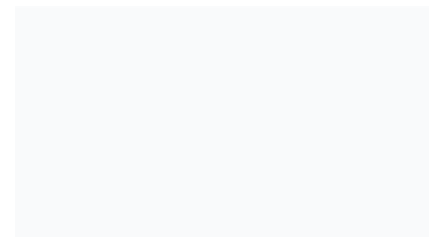
I dati sulle immatricolazioni delle auto: ad agosto 69.121 autovetture a fronte delle 79.787 iscrizioni registrate nello stesso mese dello scorso anno (-13,37%)

Ti potrebbe interessare anche



Totti al centro della campagna Volkswagen su auto elettriche

12 Aprile 2022



Pierini (Coca Cola Hbc): "Nuova fabbrica per Pet riciclato, 130 mln per sostenibilità"

16 Novembre 2022 di Giuliano Zulin

"Abbiamo ridotto l'uso del PET del 20%, del vetro del 28% e dell'alluminio del 15%", ha sottolineato Giangiaco Pierini, corporate Affairs & Sustainability director

Ad agosto sono state immatricolate 69.121 autovetture a fronte delle 79.787 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del 13,37%. Da inizio anno le vendite toccano comunque quota 1.080.447 con una crescita del 3,8% sul 2023, ma con un calo del 18,5% sui livelli ante-crisi (2019).

“Livelli, questi del 2019, che sembrano restare un miraggio per il mercato italiano e che sono invece il primo obiettivo da superare”, commenta il **Centro Studi Promotor**. Rimanendo al mese precedente, “le autovetture a benzina vedono il mercato di agosto in calo del 18,8%, con quota di mercato al 28,2%; allo stesso modo, le diesel calano del 29% con quota al 13,6%. Nel cumulato dei primi otto mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 10,4% e quelle delle diesel calano del 21,5%, rispettivamente con quote di mercato del 30,1% e del 14,2%”, sottolinea **Anfia**, che specifica poi come il gruppo **Stellantis**, nel complesso, totalizzi ad agosto 17.228 immatricolazioni (-32,3%), con una quota di mercato del 24,9%. Nei primi otto mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano invece a 337.018 unità (-2,4%), con una quota di mercato del 31,2%, sottolinea ancora Anfia.

Il mercato italiano delle auto elettriche continua intanto a rallentare. Il mese scorso sono state immatricolate in Italia 2.410 vetture full electric, in calo del 40,6% rispetto ad agosto 2023, con una quota di mercato pari al 3,5% (dal 5,1% di un anno fa), specifica Motus E. Nei primi 8 mesi del 2024 le auto elettriche registrate nella Penisola sono 41.254, in aumento comunque dell'1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, con una market share del 3,8%, in linea con il periodo gennaio-agosto 2023 (quando si era attestata al 3,9%). Al 30 agosto il parco circolante elettrico italiano risulta così composto da 256.493 auto. “Dopo l'incontro del Tavolo Automotive presso il Mimit lo scorso 7 agosto e con la ripresa delle attività istituzionali post pausa estiva”, l'**Unrae** – ovvero l'associazione dei produttori automobilistici esteri – ritiene “ancora più urgente che venga definita quanto prima la strategia del Governo per accompagnare la transizione energetica del settore. Tra le priorità, è fondamentale che i 240 milioni di fondi residui degli incentivi 2024 vengano resi disponibili ben prima della fine dell'anno, per rifinanziare le dotazioni esaurite della fascia 0-20 g/Km di CO₂”.

Anche se tutto ciò, però, secondo Unrae “non è sufficiente”. Infatti, il presidente **Michele Crisci** ribadisce “la **necessità di scelte cruciali per supportare la transizione energetica**, a partire dal recupero di ulteriori 250 milioni di euro (parte del miliardo previsto per il 2025) sottratti dal di Coesione, l'eliminazione del price cap per le auto della fascia 0-20 g/Km o, in alternativa, la sua equiparazione a quello della fascia 21-60 g/Km. Queste iniziative devono far parte di un più ampio piano strategico triennale per il 2025, 2026 e 2027”.

Gli incentivi tuttavia non appaiono come l'unica soluzione per risolvere un settore all'interno di una transizione dagli esiti incerti. Tanto che di fronte a una “situazione estremamente tesa”, il gruppo automobilistico leader in Europa, ovvero **Volkswagen**, decide di ristrutturare le proprie attività e non esclude la chiusura di impianti in Germania, come rivela un documento interno inviato lunedì all'**AFP**. “La Germania sta perdendo sempre più terreno in termini di competitività”, si legge nel documento, che aggiunge che “non si può più escludere la chiusura di impianti nei siti di produzione di veicoli e componenti”. Lanciando l'allarme, **Oliver Blume**, amministratore delegato del gruppo, ritiene che **Volkswagen** “**debba ora agire con decisione**”, in un momento in cui “l'industria automobilistica europea si trova in una situazione molto impegnativa e grave”. La notizia è stata accolta con favore solo dai mercati azionari, con il prezzo delle azioni Volkswagen che è balzato di quasi il 2% in cima all'indice borsistico Dax.

Il colosso di Wolfsburg sta soffrendo per il calo delle vendite, l'indebolimento del settore automobilistico e la crescente concorrenza dei produttori cinesi, in particolare in Cina, il suo mercato principale. All'interno del gruppo di dieci marchi, è Volkswagen inventore della Golf e della Passat, che è stato visto come l'anello debole negli ultimi

Auto, Guidesi: “Serve cambio rotta, non possiamo permettere chiusura aziende”

28 Febbraio 2024

INFOGRAFICA INTERATTIVA Commercio, a novembre vendite dettaglio +0,4% mensile e +1,5% su 2022

10 Gennaio 2024 di Redazione

Su base tendenziale, le vendite al dettaglio aumentano dell'1,5% in valore

INFOGRAFICA INTERATTIVA Agricoltura, nel 2022 -10% vendite pesticidi in Ue su 2021

17 Maggio 2024 di Redazione

La Francia è il Paese che ne fa maggiore ricorso

anni. Il piano di ristrutturazione è dunque proprio destinato a colpire il marchio di punta. L'anno scorso è stato avviato un vasto programma di risparmio in VW. **“Ma la situazione è estremamente tesa e non può essere risolta con semplici misure di riduzione dei costi”**, sottolinea il management di Volkswagen nel documento. In un comunicato stampa, il sindacato **IG Metall** ha denunciato un piano **“irresponsabile”** che **“scuote le fondamenta della Volkswagen e minaccia massicciamente posti di lavoro e siti”**.

Tags:

[Auto](#), [immatricolazioni](#), [Stellantis](#)

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](#)



Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato



Difficoltà tra fine incentivi e transizione energetica complessa

2 settembre 2024 - 19.11

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Ad agosto 2024, il mercato italiano delle autovetture ha registrato una contrazione significativa con **69.121 nuove immatricolazioni**, in calo del **13,4%** rispetto allo stesso mese del 2023. Questo risultato segna un'inversione di tendenza rispetto alla crescita dei mesi precedenti, portata dagli incentivi governativi che ora sembrano aver esaurito il loro effetto. Il confronto con i livelli pre-crisi del 2019 è ancora più drammatico, con una riduzione del 22,5%.

L'effetto positivo degli incentivi, che aveva spinto le immatricolazioni a crescere del 15% a giugno e del 4,7% a luglio, è ormai svanito. Anche il bilancio complessivo dei primi otto mesi dell'anno, con un aumento del 3,8% rispetto al 2023, non riesce a colmare il divario con i livelli pre-crisi, registrando ancora un calo del 18,5% rispetto al 2019. Questo evidenzia una crisi strutturale del mercato, con livelli di immatricolazioni insufficienti per garantire il ricambio delle auto più vecchie e un conseguente aumento dell'età media del parco circolante.

Un dato sorprendente è il mancato utilizzo di una parte significativa degli stanziamenti per gli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni di CO2. Ad oggi, rimane inutilizzato il **67,9%** dei fondi destinati ai veicoli con emissioni tra 21 e 60 grammi per chilometro, e il 32,3% dei fondi per le auto tradizionali con emissioni tra 61 e 135 grammi per chilometro. Questo segnala una crisi del

Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione

Ultimo

Var %

Dj 30 Industrials Average

41.563

+0,55%

FTSE 100

8.364

-0,15%

FTSE MIB

34.321

-0,15%

Germany DAX

18.931

+0,13%

Hang Seng Index*

18.036,00

+1,34%

Nasdaq

17.714

INV.

Nikkei 225

38.730,00

+0,21%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

mercato, che fatica a riprendersi e rischia di ristagnare su livelli inferiori di almeno il 20% rispetto allo standard del 2019.

Anche il **mercato delle auto elettriche non decolla**: dopo un picco all'8,3% grazie agli incentivi di giugno, la **quota di veicoli elettrici è scesa al 3,7% in agosto**, lontano dagli standard europei. Questo sottolinea le difficoltà della transizione energetica nel settore, nonostante le politiche incentivanti.

Secondo **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor**, il mercato italiano dell'auto è penalizzato dai forti aumenti dei prezzi e dalla complessità della transizione energetica. "E' evidente che **occorre rivedere la politica per l'auto**, non solo a livello nazionale, ma anche a livello di Unione Europea", afferma Quagliano.

L'**UNRAE**, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, richiama l'attenzione sull'**urgenza di un piano strategico triennale** per sostenere la **transizione energetica e la competitività del settore**. Il presidente **Michele Crisci** ha sottolineato la necessità di recuperare ulteriori fondi e di riformare il trattamento fiscale delle auto aziendali per promuovere il rinnovo del parco auto e migliorare la sostenibilità ambientale e la sicurezza stradale. "Riteniamo fondamentale che vengano **convocati al più presto i Tavoli interministeriali** dedicati alla fiscalità del settore automotive", ha dichiarato Crisci.

Nel frattempo, il mercato delle auto usate continua a mantenere buoni livelli di salute, a conferma delle difficoltà nel settore delle auto nuove. Secondo l'**82% dei concessionari intervistati dal Centro Studi Promotor**, il mercato delle **auto usate rimarrà stabile o aumenterà** nei prossimi mesi.

Il **presidente di ANFIA, Roberto Vavassori**, sottolinea come, dopo i buoni risultati degli incentivi per le auto a basse emissioni (0-20 g/Km di CO2) esauriti a giugno, le prenotazioni nelle altre fasce emissive (21-60 e 61-135 g/Km di CO2) stiano procedendo **più lentamente**, in particolare ad agosto, che tradizionalmente è un mese con volumi ridotti.

L'effetto combinato di inflazione e alti tassi di interesse continua a **influire negativamente sulla propensione dei consumatori** a cambiare auto. Questo è confermato dal calo registrato dall'indice ISTAT sulla convenienza percepita all'acquisto di beni durevoli, come le automobili, e dalla contrazione delle transazioni di veicoli usati.

Questi fattori stanno **allontanando il mercato italiano dagli obiettivi di decarbonizzazione** necessari per allinearsi ai target europei, come recentemente dichiarato nel PNIEC.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato

Difficoltà tra fine incentivi e transizione energetica complessa

TELEBORSA

 Pubblicato il 02/09/2024
 Ultima modifica il 02/09/2024 alle ore 19:06


Ad agosto 2024, il mercato italiano delle autovetture ha registrato una contrazione significativa con **69.121 nuove immatricolazioni**, in calo del **13,4% rispetto allo stesso mese del 2023**. Questo risultato segna un'**inversione di tendenza** rispetto alla crescita dei mesi precedenti,

portata dagli incentivi governativi che ora sembrano aver esaurito il loro effetto. Il confronto con i livelli pre-crisi del 2019 è ancora più drammatico, con una riduzione del 22,5%.

L'effetto positivo degli incentivi, che aveva spinto le **immatricolazioni a crescere del 15% a giugno e del 4,7% a luglio**, è ormai svanito. Anche il bilancio complessivo dei **primi otto mesi dell'anno**, con un **aumento del 3,8% rispetto al 2023**, non riesce a colmare il divario con i livelli pre-crisi, registrando ancora un calo del 18,5% rispetto al 2019. Questo evidenzia una crisi strutturale del mercato, con livelli di immatricolazioni insufficienti per garantire il ricambio delle auto più vecchie e un conseguente aumento dell'età media del parco circolante.

Un dato sorprendente è il mancato utilizzo di una parte significativa degli stanziamenti per gli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni di CO2. Ad oggi, rimane **inutilizzato il 67,9%** dei fondi destinati ai veicoli con **emissioni tra 21 e 60 grammi per chilometro**, e il 32,3% dei fondi per le auto tradizionali con emissioni tra 61 e 135 grammi per chilometro. Questo segnala una crisi del mercato, che fatica a riprendersi e rischia di ristagnare su livelli inferiori di almeno il 20% rispetto allo standard del 2019.

Anche il **mercato delle auto elettriche non decolla**: dopo un picco all'8,3% grazie agli incentivi di giugno, la **quota di veicoli elettrici è scesa al 3,7% in agosto**, lontano dagli standard europei. Questo sottolinea le difficoltà della transizione energetica nel settore, nonostante le politiche incentivanti.

Secondo **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor**, il mercato italiano dell'auto è penalizzato dai forti aumenti dei prezzi e dalla complessità della transizione energetica. "E' evidente che **occorre rivedere la politica per l'auto**, non solo a livello nazionale, ma anche a livello di Unione

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

30/07/2024



Auto usate: cresce il mercato e calano i prezzi

27/08/2024

Auto, a luglio le immatricolazioni di auto ibride valgono quasi il 40% del mercato

05/08/2024

Vacanze in auto: benzina meno cara (ma resta salasso)

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

02/09/2024

Shedir Pharma, controllata Dymalife finalizza l'acquisizione di un ramo d'azienda

02/09/2024

Ferrari, acquista azioni proprie su EXM e NYSE per oltre 14,7 milioni di euro

02/09/2024

Sciopero, Industria Italiana Autobus: domani tavolo al Mimit



Europea", afferma Quagliano.

L'UNRAE, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, richiama l'attenzione sull'**urgenza di un piano strategico triennale** per sostenere la **transizione energetica e la competitività del settore**. Il presidente **Michele Crisci** ha sottolineato la necessità di recuperare ulteriori fondi e di riformare il trattamento fiscale delle auto aziendali per promuovere il rinnovo del parco auto e migliorare la sostenibilità ambientale e la sicurezza stradale. "Riteniamo fondamentale che vengano **convocati al più presto i Tavoli interministeriali** dedicati alla fiscalità del settore automotive", ha dichiarato Crisci.

Nel frattempo, il mercato delle auto usate continua a mantenere buoni livelli di salute, a conferma delle difficoltà nel settore delle auto nuove. Secondo **l'82% dei concessionari intervistati dal Centro Studi Promotor**, il mercato delle **auto usate rimarrà stabile o aumenterà** nei prossimi mesi.

Il **presidente di ANFIA, Roberto Vavassori**, sottolinea come, dopo i buoni risultati degli incentivi per le auto a basse emissioni (0-20 g/Km di CO2) esauriti a giugno, le prenotazioni nelle altre fasce emissive (21-60 e 61-135 g/Km di CO2) stiano procedendo **più lentamente**, in particolare ad agosto, che tradizionalmente è un mese con volumi ridotti.

L'effetto combinato di inflazione e alti tassi di interesse continua a **influire negativamente sulla propensione dei consumatori** a cambiare auto. Questo è confermato dal calo registrato dall'indice ISTAT sulla convenienza percepita all'acquisto di beni durevoli, come le automobili, e dalla contrazione delle transazioni di veicoli usati.

Questi fattori stanno **allontanando il mercato italiano dagli obiettivi di decarbonizzazione** necessari per allinearsi ai target europei, come recentemente dichiarato nel PNIEC.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Servizio a cura di **teletorsa**

02/09/2024

Banco BPM emette bond sostenibile da 750 milioni di euro

> 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?

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDI News Network S.p.A.

Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -

P.I. 01578251009 Società soggetta

all'attività di direzione e coordinamento

di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

Scrivi alla redazione

Contatti

CMP

Pubblicità

Cookie Policy

Sede

Dati Societari

Privacy

Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato

Difficoltà tra fine incentivi e transizione energetica complessa Ad agosto 2024, il mercato italiano delle autovetture ha registrato una contrazione significativa con 69.121 nuove immatricolazioni, in calo del 13,4% rispetto allo stesso mese del 2023. Questo risultato segna un'inversione di tendenza rispetto alla crescita dei mesi precedenti, portata dagli incentivi governativi che ora sembrano aver esaurito il loro effetto. Il confronto con i livelli pre-crisi del 2019 è ancora più drammatico, con una riduzione del 22,5%. L'effetto positivo degli incentivi, che aveva spinto le immatricolazioni a crescere del 15% a giugno e del 4,7% a luglio, è ormai svanito. Anche il bilancio complessivo dei primi otto mesi dell'anno, con un aumento del 3,8% rispetto al 2023, non riesce a colmare il divario con i livelli pre-crisi, registrando ancora un calo del 18,5% rispetto al 2019. Questo evidenzia una crisi strutturale del mercato, con livelli di immatricolazioni insufficienti per garantire il ricambio delle auto più vecchie e un conseguente aumento dell'età media del parco circolante. Un dato sorprendente è il mancato utilizzo di una parte significativa degli stanziamenti per gli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni di CO2. Ad oggi, rimane inutilizzato il 67,9% dei fondi destinati ai veicoli con emissioni tra 21 e 60 grammi per chilometro, e il 32,3% dei fondi per le auto tradizionali con emissioni tra 61 e 135 grammi per chilometro. Questo segnala una crisi del mercato, che fatica a riprendersi e rischia di ristagnare su livelli inferiori di almeno il 20% rispetto allo standard del 2019. Anche il mercato delle auto elettriche non decolla: dopo un picco all'8,3% grazie agli incentivi di giugno, la quota di veicoli elettrici è scesa al 3,7% in agosto, lontano dagli standard europei. Questo sottolinea le difficoltà della transizione energetica nel settore, nonostante le politiche incentivanti. Secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, il mercato italiano dell'auto è penalizzato dai forti aumenti dei prezzi e dalla complessità della transizione energetica. "È evidente che occorre rivedere la politica per l'auto, non solo a livello nazionale, ma anche a livello di Unione Europea", afferma Quagliano. L'UNRAE, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, richiama l'attenzione sull'urgenza di un piano strategico triennale per sostenere la transizione energetica e la competitività del settore. Il presidente Michele Crisci ha sottolineato la necessità di recuperare ulteriori fondi e di riformare il trattamento fiscale delle auto aziendali per promuovere il rinnovo del parco auto e migliorare la sostenibilità ambientale e la sicurezza stradale. "Riteniamo fondamentale che vengano convocati al più presto i Tavoli interministeriali dedicati alla fiscalità del settore automotive", ha dichiarato Crisci. Nel frattempo, il mercato delle auto usate continua a mantenere buoni livelli di salute, a conferma delle difficoltà nel settore delle auto nuove. Secondo l'82% dei concessionari intervistati dal Centro Studi Promotor, il mercato delle auto usate rimarrà stabile o aumenterà nei prossimi mesi. Il presidente di ANFIA, Roberto Vavassori, sottolinea come, dopo i buoni risultati degli incentivi per le auto a basse emissioni (0-20 g/Km di CO2) esauriti a giugno, le prenotazioni nelle altre fasce emmissive (21-60 e 61-135 g/Km di CO2) stiano procedendo più lentamente, in particolare ad agosto, che tradizionalmente è un mese con volumi ridotti. L'effetto combinato di inflazione e alti tassi di interesse continua a influire negativamente sulla propensione dei consumatori a cambiare auto. Questo è confermato dal calo registrato dall'indice ISTAT sulla convenienza percepita all'acquisto di beni durevoli, come le automobili, e dalla contrazione delle transazioni di veicoli usati. Questi fattori stanno allontanando il mercato italiano dagli obiettivi di decarbonizzazione necessari per allinearsi ai target europei, come recentemente dichiarato nel PNIEC.



rispetto a un anno fa

Poco più di 69.000 le nuove immatricolazioni.

Flessione delle alimentazioni alternative (ibride e plug-in). Sparisce l'auto a metano. Stellantis peggio del mercato col -32,4%

02/09/2024 Tgr Piemonte

Autosalone

Dopo il buon risultato degli incentivi della fascia emissiva 0-20 g/Km di CO₂, immediatamente esauriti a giugno, e lo smaltimento, nel mese di luglio, delle code immatricolative legate a queste prenotazioni di auto BEV nelle altre due fasce (21-60 e 61-135 g/Km di CO₂), le prenotazioni stanno procedendo a ritmi più lenti, in particolare ad agosto che è tradizionalmente un mese dai bassi volumi. Secondo l'Anfia, inflazione e tassi di interesse ancora elevati pesano negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare vettura e dunque siamo di fronte ad un insieme di fattori che ci distanziano dagli ambiziosi obiettivi - dichiarati anche recentemente nel PNIEC - necessari a raggiungere i target europei di decarbonizzazione della mobilità".

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione , le autovetture a benzina vedono il mercato di agosto in calo del 18,8%, con quota di mercato al 28,2%; allo stesso modo, le diesel calano del 29% con quota al 13,6%.

Le **auto ad alimentazione alternativa** rappresentano, nel solo mese di agosto, il **58,1%** del mercato, con volumi in calo del **5,4%** rispetto a quelli di agosto 2023. Nel cumulato dei primi otto mesi dell'anno crescono del 9,3% con una quota del 55,7%. Tra queste, le **autovetture elettrificate** rappresentano il **47,6%** del

mercato di agosto e il **46,9%** del cumulato, in calo del **4,9%** nel mese e in crescita del **9,7%** negli otto mesi.

Nel dettaglio, le ibride non ricaricabili incrementano del **2,5%** nel mese.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) decrementano del **36,1%** ad agosto e rappresentano il **7,2%** del mercato del mese (ad agosto 2023 era del **9,2%**);

Le ibride plug-in calano del **27,1%** ad agosto e anche nel cumulato (-24,2% nei otto mesi). Esse rappresentano il 3,5% delle immatricolazioni del singolo mese e il 3,3% del totale da inizio anno.

Infine, le autovetture a gas rappresentano il **10,5%** dell'immatricolato di agosto, quasi interamente composto da autovetture Gpl (che sono in calo: -7,1% nel mese). Pur essendo la quota delle autovetture a metano ormai marginale, (ad agosto sono solo **3** le vetture immatricolate) nel mese calano del 95,6%. Nel cumulato, le alimentate a metano aumentano dell'1,2% e le GPL crescono del 7,7%; insieme, negli otto mesi, le due alimentazioni costituiscono il 9,4% del mercato.

Tag flessione mercato Italia Immatricolazioni

Tematiche

Alessandria
Asti

Biella
Cuneo

Novara
Torino

VCO
Vercelli

Social



Redazioni

Abruzzo
Basilicata
Calabria
Campania

Emilia Romagna
Friuli Venezia Giulia
Furlanija Julijska k...
Lazio

Liguria
Lombardia
Marche
Molise

Piemonte
Puglia
Sardegna
Sicilia

Toscana
Trentino Alto Adig...
Trentino Alto Adig...
Tagesschau

Trail
Umbria
Valle d'Aosta
Veneto



BREAKING NEWS POLITICA

CONSIGLI INFORMATICI IMPRESSUM

CONTACT US



BORSA

Auto: agosto in calo e sfide per il futuro del mercato

September 2, 2024 Cronaca

(Teleborsa) – Ad **agosto 2024**, il **mercato italiano delle autovetture** ha registrato una contrazione significativa con **69.121 nuove immatricolazioni**, in calo del **13,4% rispetto allo stesso mese del 2023**. Questo risultato segna un'**inversione di tendenza** rispetto alla crescita dei mesi precedenti, portata dagli incentivi governativi che ora sembrano aver esaurito il loro effetto. Il confronto con i livelli pre-crisi del 2019 è ancora più drammatico, con una riduzione del 22,5%.

L'effetto positivo degli incentivi, che aveva spinto le **immatricolazioni a crescere del 15% a giugno e del 4,7% a luglio**, è ormai svanito. Anche il bilancio complessivo dei **primi otto mesi dell'anno**, con un **aumento del 3,8% rispetto al 2023**, non riesce a colmare il divario con i livelli pre-crisi, registrando ancora un calo del 18,5% rispetto al 2019. Questo evidenzia una crisi strutturale del mercato, con livelli di immatricolazioni insufficienti per

Sport



SPORT

Il messaggio di Roberto Baggio sui social manda in delirio i tifosi

September 2, 2024 Cronaca

Il Divin Codino pubblica una foto speciale con una scritta ispirata alla sua religione e scatena la nostalgia nei tanti



la denuncia di Patrick sui social

September 2, 2024



Milan, gaffe Pecci su Fonseca e Ibra, lo riprende anche Panatta. La puntura di Adani

September 2, 2024

garantire il ricambio delle auto più vecchie e un conseguente aumento dell'età media del parco circolante.

Un dato sorprendente è il mancato utilizzo di una parte significativa degli stanziamenti per gli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni di CO2. Ad oggi, rimane **inutilizzato il 67,9%** dei fondi destinati ai veicoli con **emissioni tra 21 e 60 grammi per chilometro**, e il 32,3% dei fondi per le auto tradizionali con emissioni tra 61 e 135 grammi per chilometro. Questo segnala una crisi del mercato, che fatica a riprendersi e rischia di ristagnare su livelli inferiori di almeno il 20% rispetto allo standard del 2019.

Anche il **mercato delle auto elettriche non decolla**: dopo un picco all'8,3% grazie agli incentivi di giugno, la **quota di veicoli elettrici è scesa al 3,7% in agosto**, lontano dagli standard europei. Questo sottolinea le difficoltà della transizione energetica nel settore, nonostante le politiche incentivanti.

Secondo **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor**, il mercato italiano dell'auto è penalizzato dai forti aumenti dei prezzi e dalla complessità della transizione energetica. "E' evidente che **occorre rivedere la politica per l'auto**, non solo a livello nazionale, ma anche a livello di Unione Europea", afferma Quagliano.

L'**UNRAE**, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, richiama l'attenzione sull'**urgenza di un piano strategico triennale** per sostenere la **transizione energetica e la competitività del settore**. Il presidente **Michele Crisci** ha sottolineato la necessità di recuperare ulteriori fondi e di riformare il trattamento fiscale delle auto aziendali per promuovere il rinnovo del parco auto e migliorare la sostenibilità ambientale e la sicurezza stradale. "Riteniamo fondamentale che vengano **convocati al più presto i Tavoli interministeriali** dedicati alla fiscalità del settore automotive", ha dichiarato Crisci.

Nel frattempo, il mercato delle auto usate continua a mantenere buoni livelli di salute, a conferma delle difficoltà nel settore delle auto nuove. Secondo **l'82% dei concessionari intervistati dal Centro Studi Promotor**, il mercato delle **auto usate rimarrà stabile o aumenterà** nei prossimi mesi.

Il **presidente di ANFIA, Roberto Vavassori**, sottolinea come, dopo i buoni risultati degli incentivi per le auto a basse emissioni (0-20 g/Km di CO2) esauriti a giugno, le prenotazioni nelle altre fasce emissive (21-60 e 61-135 g/Km di CO2) stiano procedendo **più lentamente**, in particolare ad agosto, che tradizionalmente è un mese con volumi ridotti.

L'effetto combinato di inflazione e alti tassi di interesse continua a **influire negativamente sulla propensione dei consumatori** a cambiare auto. Questo è confermato dal calo registrato dall'indice ISTAT sulla convenienza percepita all'acquisto di beni durevoli, come le automobili, e dalla contrazione delle transazioni di veicoli usati.

Questi fattori stanno **allontanando il mercato italiano dagli obiettivi di decarbonizzazione** necessari per allinearsi ai target europei, come recentemente dichiarato nel PNIEC.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

[Source link](#)



domenica
anfibia,
panchina,
applausi e il
consiglio di Del
Piero. Tifosi
divisi sul web

September 2,
2024

Cambi

Convertitore di valute

	CHF - Franco Svizzero	Fr	1
	USD - US Dollar	\$	1.18
	EUR - Euro	€	1.06
	GBP - Lira sterlina	£	0.89
	JPY - Yen	¥	172.25
	CNY - Yuan	¥	8.39
	ZAR - Rand	R	20.99
	ARS - Peso argentino	\$	1 120.07
	UYU - Peso uruguayano	\$	47.45
	BRL - Real brasiliano	R\$	6.61

il Settembre 02, 2024



FreeCurrencyRates.com

Cryptocurrencies

USD	EUR	CNY	GBP
	BTC	\$ 58,489.1 (-0.10%) ▼	
	ETH	\$ 2,520.59 (1.07%) ▲	
	XMR	\$ 167.85 (-1.22%) ▼	
	LTC	\$ 64.75 (0.18%) ▲	
	DASH	\$ 23.60 (1.42%) ▲	

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

AUTO: AGOSTO IN CALO E SFIDE PER IL FUTURO DEL MERCATO



(Teleborsa) - Ad **agosto 2024**, il **mercato italiano delle autovetture** ha registrato una **contrazione significativa con 69.121 nuove immatricolazioni**, in calo del **13,4% rispetto allo stesso mese del 2023**. Questo risultato segna un'**inversione di tendenza** rispetto alla crescita dei mesi precedenti,

portata dagli incentivi governativi che ora sembrano aver esaurito il loro effetto. Il confronto con i livelli pre-crisi del 2019 è ancora più drammatico, con una riduzione del 22,5%.

L'effetto positivo degli incentivi, che aveva spinto le **immatricolazioni a crescere del 15% a giugno e del 4,7% a luglio**, è ormai svanito. Anche il bilancio complessivo dei **primi otto mesi dell'anno**, con un **aumento del 3,8% rispetto al 2023**, non riesce a colmare il divario con i livelli pre-crisi, registrando ancora un calo del 18,5% rispetto al 2019. Questo evidenzia una crisi strutturale del mercato, con livelli di immatricolazioni insufficienti per garantire il ricambio delle auto più vecchie e un conseguente aumento dell'età media del parco circolante.

Un dato sorprendente è il mancato utilizzo di una parte significativa degli stanziamenti per gli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni di CO2. Ad oggi, rimane **inutilizzato il 67,9%** dei fondi destinati ai veicoli con **emissioni tra 21 e 60 grammi per chilometro**, e il 32,3% dei fondi per le auto tradizionali con emissioni tra 61 e 135 grammi per chilometro. Questo segnala una crisi del mercato, che fatica a riprendersi e rischia di ristagnare su livelli inferiori di almeno il 20% rispetto allo standard del 2019.

Anche il **mercato delle auto elettriche non decolla**: dopo un picco all'8,3% grazie agli incentivi di giugno, la **quota di veicoli elettrici è scesa al 3,7% in agosto**, lontano dagli standard europei. Questo sottolinea le difficoltà della transizione energetica nel settore, nonostante le politiche incentivanti.

Secondo **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor**, il mercato italiano dell'auto è penalizzato dai forti aumenti dei prezzi e dalla complessità della transizione energetica. "E' evidente che **occorre rivedere la politica per l'auto**, non solo a livello nazionale, ma anche a livello di Unione Europea", afferma Quagliano.

L'**UNRAE**, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, richiama l'attenzione sull'**urgenza di un piano strategico triennale** per sostenere la **transizione energetica e la competitività del settore**. Il presidente **Michele Crisci** ha sottolineato la necessità di recuperare ulteriori fondi e di riformare il trattamento fiscale delle auto aziendali per promuovere il rinnovo del parco auto e migliorare la sostenibilità

ambientale e la sicurezza stradale. "Riteniamo fondamentale che vengano **convocati al più presto i Tavoli interministeriali** dedicati alla fiscalità del settore automotive", ha dichiarato Crisci.

Nel frattempo, il mercato delle auto usate continua a mantenere buoni livelli di salute, a conferma delle difficoltà nel settore delle auto nuove. Secondo **l'82% dei concessionari intervistati dal Centro Studi Promotor**, il mercato delle **auto usate rimarrà stabile o aumenterà** nei prossimi mesi.

Il **presidente di ANFIA, Roberto Vavassori**, sottolinea come, dopo i buoni risultati degli incentivi per le auto a basse emissioni (0-20 g/Km di CO2) esauriti a giugno, le prenotazioni nelle altre fasce emissive (21-60 e 61-135 g/Km di CO2) stiano procedendo **più lentamente**, in particolare ad agosto, che tradizionalmente è un mese con volumi ridotti.

L'effetto combinato di inflazione e alti tassi di interesse continua a **influire negativamente sulla propensione dei consumatori** a cambiare auto. Questo è confermato dal calo registrato dall'indice ISTAT sulla convenienza percepita all'acquisto di beni durevoli, come le automobili, e dalla contrazione delle transazioni di veicoli usati.

Questi fattori stanno **allontanando il mercato italiano dagli obiettivi di decarbonizzazione** necessari per allinearsi ai target europei, come recentemente dichiarato nel PNIEC.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

(TELEBORSA) 02-09-2024 19:06

Siti Euronext

Euronext

Live Markets

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

 EN

