



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 22 agosto al 4 settembre 2023**

*Torino, 7 settembre 2023*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
28	Corriere della Sera	31/08/2023	<i>Auto, il mercato Ue cresce del 16,7% (A.Rinaldi)</i>	2
7	La Verita'	31/08/2023	<i>Si va verso il rinvio dello stop agli Euro 5 (C.Tarallo)</i>	3
	Corriere.it	31/08/2023	<i>Stellantis, la capacita' produttiva degli impianti e i modelli nel piano Urso di rilancio dell'auto</i>	5
	co2motori.blogspot.it	31/08/2023	<i>Mercato auto luglio 2023: 119 mila immatricolazioni</i>	7
	Motori.ilmessaggero.it	31/08/2023	<i>Anfia, nei primi sei mesi in Italia prodotte 486.494 unita' (+19,2%). Per le vetture a giugno dato q</i>	9
	Energiaoltre.it	31/08/2023	<i>Auto, giugno d'oro per la produzione: +92,1%. Il sorpasso delle green</i>	10
	Sicurauto.it	31/08/2023	<i>Immatricolazioni auto Europa +17% a luglio, l'analisi ANFIA - SicurAUTO.it</i>	13
	Oggi.green.it	31/08/2023	<i>Mercato auto in Europa: crescita a doppia cifra a luglio, bene le elettriche</i>	15
	RivistaTir.it	31/08/2023	<i>Europa: cresce il mercato dei veicoli commerciali nel primo semestre 2023</i>	19
166/73	Quattroruote	01/09/2023	<i>Quelli che... ci credono</i>	20
60/63	Elaborare GT Tuning & Sport Magazine	01/09/2023	<i>Trionfi italiani (M.Paternostro)</i>	28
60/61	Fonderia Pressofusione	01/09/2023	<i>L'IA per la manutenzione predittiva</i>	32
	Askaneews.it	01/09/2023	<i>Auto, Anfia: crescono benzina e diesel, rimodulare incentivi</i>	34
	Espresso.repubblica.it	01/09/2023	<i>L'auto elettrica in Italia non sfonda: solo quattro mezzi ogni cento tra le nuove immatricolazioni  </i>	35
	Motori.ilmattino.it	01/09/2023	<i><a href="https://motori.ilmattino.it/economia/mercato_auto_italia_12_vendite_agostolivello_antecrisi_ancora_">https://motori.ilmattino.it/economia/mercato_auto_italia_12_vendite_agostolivello_antecrisi_ancora_</a></i>	38
	Borsaitaliana.it	01/09/2023	<i>Auto Italia: Anfia, segno positivo mercato, attesa rimodulazione incentivi green</i>	40
	Formulamotori.it	01/09/2023	<i>Mercato auto: a luglio 119 mila immatricolazioni (+8,7% rispetto a luglio 2022)</i>	41
	Ilmondodeitrasporti.com	01/09/2023	<i>ANFIA Ecco com'e' andato il 1° semestre 2023 per Veicoli Commerciali, Autocarri e Autobus</i>	42
	Tgcom24.mediaset.it	01/09/2023	<i>Auto: Anfia, necessario rimodulare incentivi per transizione ecologica</i>	44
	Vadoetornoweb.com	01/09/2023	<i>Mercato truck e van, molto bene il primo semestre in Europa. Crescita a doppia cifra in tutti i sett</i>	45
	Veritaeaffari.it	01/09/2023	<i>Stellantis si attacca alla spina e Volkswagen ne approfitta</i>	48
1+13	Il Sole 24 Ore	02/09/2023	<i>Vendite auto, con il +12% di agosto superata la soglia di 1 milione (F.Greco)</i>	50
26	La Stampa	02/09/2023	<i>Agosto, vendite auto +12%. Pre-Covid ancora lontano</i>	51
16	Il Giornale	02/09/2023	<i>"Urge rimodulare gli ecobonus auto" (P.Bonora)</i>	52
	Ilgiornale.it	02/09/2023	<i>"Urge rimodulare gli ecobonus auto"</i>	53
	Motori.ilmessaggero.it	02/09/2023	<i>Mercato Auto, Unrae: leggera crescita della quota di elettriche ad agosto. Fondo incentivi fermo, si</i>	55
1+9	La Repubblica - Ed. Torino	04/09/2023	<i>Auto, energia, edilizia l'agenda della ripresa (F.Antonioli)</i>	58
	Adnkronos.com	04/09/2023	<i>In agosto un altro segno positivo per il mercato auto italiano (+12%)</i>	61
	Pneurama.com	04/09/2023	<i>Futurmotive: il settore automotive si ritrova a Bologna per parlare di transizione energetica e inno</i>	64
	Tuttocarrellielevatori.it	04/09/2023	<i>Un mese al GIS: innovazione, sinergia e riconoscimenti all'orizzonte</i>	68

# Auto, il mercato Ue cresce del 16,7%

## Ma Stellantis giù: -3,3%. Riparte il confronto al Mise sui piani di sviluppo

### Il tavolo

● Il ministero delle Imprese ha avviato un confronto con Stellantis, sindacati, Regioni e Anfia per aumentare la produzione di auto in Italia

● Il ministro Adolfo Urso punta ad arrivare a stringere l'intesa con Stellantis entro il 10 di settembre così da approntare un tavolo tra le parti entro fine anno

Il piano Urso per rilanciare l'auto tricolore e portare la produzione nazionale di autoveicoli a 1,3 milioni va definendosi. Ieri i tecnici del ministero delle Imprese e di Stellantis si sono incontrati e hanno incominciato a discutere di come raggiungere la fatidica soglia (nel 2022 l'ex Fiat ha sfornato 685.753 tra vetture e furgoni). «Servirebbe quasi un altro piano industriale» per Stellantis è la considerazione che filtra dalla riunione: entrambe le parti infatti si sono confrontate sulle capacità produttive di ciascuno stabilimento italiano e sulla conseguente allocazione di modelli. Il governo ha ribadito la disponibilità a concedere una piattaforma che agevoli Stellantis e che si basa sulle risorse del fondo automotive (6 miliardi) e su quelle del piano Transizione 5.0 (4 miliardi), per impianti di rinnovabili ai fini dell'autoconsumo di impresa (2 miliardi) e per la «Sabatini green» (320 milioni). Se questi sono gli incentivi per la produzione, i tecnici del ministro fanno capire che dovranno essere rivisti anche quelli per l'acquisto di auto a nuova energia (2 miliardi sono già stati attinti dal fondo automotive).

E proprio su questo tema ieri l'Unrae ha sollevato un problema:

«La situazione per le auto con la spina (Ecv) in Italia è critica e in prospettiva rischia di essere ancora peggiore alla luce delle prenotazioni degli incentivi», ha osservato l'associazione delle case automobilistiche estere. «Il tiraggio infatti registra un calo rispetto al 2022: ri-

spettivamente del 21% per le elettriche (Bev) e del 32% per le ibride plug-in (Phev) da parte delle persone fisiche, -51% e -68% da parte delle persone giuridiche». A luglio, secondo i dati di Acea, le immatricolazioni di nuove auto nella Ue sono aumentate del 16,7% attestandosi a quota 1.022.468 dalle 875.844 dello stesso mese dell'anno precedente con Stellantis che ha registrato un calo del 3,3% rispetto allo stesso mese del 2022 a quota 160.251 vetture. E se quelle elettriche, nel complesso, sono salite del 62,4%, in Italia la crescita non è andata oltre il 14,4% «e la conseguenza è una presenza di auto elettriche molto più contenuta che nel resto dell'Unione. Sempre a luglio, infatti, la quota di mercato delle auto a batteria è stata del 14,59% per l'intera Unione, ma nella Penisola non è andata oltre il 3,4%», sottolinea il centro studi Promotor. «I primi sette mesi del 2023 raggiungono così i 7,6 milioni di unità immatricolate (+17,6%), ma il mercato complessivo risulta ancora al di sotto dei volumi pre-pandemia (-22% rispetto a gennaio luglio 2019)», rileva Roberto Vavassori, numero uno di Anfia.

**Andrea Rinaldi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Si va verso il rinvio dello stop agli Euro 5

Ieri tavolo tecnico tra i ministeri interessati e la Regione Piemonte. Allo studio una sorta di moratoria di due anni prima dell'entrata in vigore delle nuove regole. Il governatore Cirio rivendica: «Abbiamo già rottamato ben 704 autobus e le emissioni si sono ridotte»

di **CARLO TARALLO**



■ Parola d'ordine: prendere tempo. Il governo si muove, finalmente, per risolvere, o almeno tentare di farlo, il problema dello stop alle auto diesel Euro 5 previsto dal 15 settembre dalla Regione Piemonte, un divieto che riguarda Torino e altri 76 comuni. Ieri mattina si è svolta una riunione alla quale hanno partecipato i tecnici dei ministeri delle Infrastrutture e Trasporti, dell'Ambiente e delle Politiche Ue: «Fare il punto sui risultati conseguiti», recita una nota congiunta diffusa al termine dell'incontro, «nella tutela della qualità dell'aria dalle misure fino ad oggi implementate concretamente dalle amministrazioni nazionali e locali e, in questa prospettiva, rivalutare la misura della Regione Piemonte per lo stop ai veicoli diesel Euro 5 dal prossimo 15 settembre e lavorare a una serie di soluzioni normative per aggiornare l'impegno del governo italiano per tutelare l'ambiente, nel solco degli accordi con l'Europa ma facendo i conti con la nuova realtà post-Covid e alla luce di altre iniziative messe in campo per abbattere le emissioni. È quanto stabilito nel corso della riunione tecnica», aggiunge il comunicato, «tra esperti dei ministeri guidati da **Pichetto, Salvini** e

**Fitto** oltre ad esponenti della Regione Piemonte. Tutti gli attori stanno lavorando in pieno coordinamento e sintonia».

Una soluzione, almeno questa è l'impressione, si troverà, magari rinviando di un paio d'anni la questione: in Piemonte si vota in primavera e il centrodestra, che governa la Regione con il presidente **Alberto Cirio** di Forza Italia, non può certo andare incontro a un vero e proprio suicidio politico. Tra il dire e il fare però c'è di mezzo un mare di aspetti tecnici, burocratici e legali: «Come è noto», spiegano **Cirio** e l'assessore all'ambiente **Matteo Marnati**, tra l'altro vittima di minacce sui social, «la Regione Piemonte sul blocco degli Euro 5 si è trovata costretta ad attuare una scelta figlia di una procedura di infrazione europea. Però, il governo italiano ha aperto alla possibilità di rivalutare le misure messe in campo e di procedere ad una analisi tecnica che prenda in considerazione l'impatto effettivo misure alternative al blocco dei veicoli diesel Euro 5». **Cirio** e **Marnati** fanno riferimento al tavolo tecnico di ieri, con il quale «ha preso il via ufficialmente il confronto tra il governo nazionale e la Regione Piemonte per individuare una soluzione che garantisca la tutela della salute e il mantenimento degli obiettivi europei di riduzione delle emissioni inquinanti, scongiurando il blocco dei

veicoli diesel Euro 5 a partire dal 15 settembre. L'obiettivo è valutare l'aggiornamento del piano della qualità dell'aria con la pianificazione di misure e interventi alternativi al blocco Euro 5, alla luce degli interventi già messi in campo negli ultimi anni», grazie agli investimenti regionali, nazionali e alle misure del Pnrr. Il lavoro proseguirà nei prossimi giorni. Si tratta di un passaggio di estrema importanza», aggiungono **Cirio** e **Marnati**, «perché ci dà la possibilità di mettere sul tavolo e di valorizzare tutte le misure messe in campo dal 2021 ad oggi che, allora, non erano né conosciute né tanto meno previste. Ad esempio in questi due anni sono stati rottamati 704 autobus inquinanti e la quota di emissioni è stata ridotta notevolmente grazie agli interventi del bonus 110%».

Ironia della sorte, il centrodestra si affida in Piemonte al tanto vituperato Superbonus per scongiurare lo stop. Gli unici a sperare che il problema non si risolva sono, inevitabilmente, i titolari delle concessionarie automobilistiche, che con l'obbligo di rinnovare il parco auto farebbero affari d'oro. Ieri pomeriggio intanto gli assessori regionali alle Attività produttive, **Andrea Tronzano**, e al Commercio, **Vittoria Poggio**, hanno incontrato i rappresentanti delle associazioni di

categoria per fare il punto sugli incentivi già in campo per la rottamazione dei veicoli e per raccogliere suggerimenti sul potenziamento di questi strumenti in modo che possano rispondere alle esigenze delle imprese e dei cittadini.

La Regione Piemonte fa sapere di aver già messo in campo una serie di misure per favorire la sostituzione dei veicoli più inquinanti. Nei mesi scorsi è stato attivato un bando per la sostituzione dei veicoli commerciali che ha ancora una dotazione di 5 milioni di euro per i quali saranno rivisti i criteri di accesso, mentre altri 10 milioni sono disponibili già ora sul Fondo artigiani per l'acquisto di automezzi con una dotazione che può crescere fino a 25 milioni.

Affonda i colpi il M5s: «Le discussioni interne al centrodestra», sottolineano i consiglieri regionali pentastellati, **Sarah Disabato**, **Sean Sacco**, e **Ivano Martinetti**, «sul blocco dei veicoli diesel Euro 5 sono una pagliacciata» ma «con la maggioranza totalmente in frantumi governo e Regione giustificcheranno all'Europa il posticipo del blocco degli Euro 5 rivendicando i miglioramenti della qualità dell'aria ottenuti con il Superbonus. Il centrodestra, folgorato sulla via di Damasco, ha scoperto oggi che la tutela dell'ambiente e la transizione ecologica passano dai grandi investimenti per le famiglie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## COSA COMPORTEREBBE LO STOP

### Divieto di circolazione



#### Dal 15 settembre

In 76 Comuni del Piemonte, compreso Torino



#### Diesel Euro 5

(immatricolate prima di settembre 2015) e precedenti nei giorni feriali dalle 8 alle 19



#### Moto fino a Euro 1

tutti i giorni, festivi inclusi



Restano invariati i divieti già in essere, che prevedono il blocco dei veicoli per trasporto persone e merci

- fino a Euro 2 (benzina e diesel)
- fino a Euro 1 se con alimentazione bi-fuel Gpl o metano



**3.298.000**

totale veicoli Regione Piemonte (dato dicembre 2022)

**650.000**

la stima dei veicoli totali che risulteranno colpiti dall'ultimo blocco e dai precedenti

**1.300.000**

la stima dei veicoli colpiti se i divieti fossero estesi a tutto il Piemonte

Fonti: Mit, Aci, Anfia

LaVerità

08:39 \*\*\* Borsa Tokyo: quarto rialzo consecutivo, Nikkei +0,88% in scia Wall

08:30 Borsa: future piatti, occhi puntati su inflazione e crescita

08:18 Saipem: chiude collocamento bond equity-linked da 500 mln, cedola al

08:14 \*\*\* Ubs: utile netto gruppo II trimestre a 29 miliardi di dollari

IN EVIDENZA

Torino, treno travolge gruppo di operai al lavoro: cinque morti e 2 feriti



POLITICA

## Stellantis, la capacità produttiva degli impianti e i modelli nel piano Urso di rilancio dell'auto

di Andrea Rinaldi



Il piano Urso per rilanciare l'auto tricolore e portare la produzione nazionale di autoveicoli a 1,3 milioni va definendosi. Ieri i tecnici del ministero delle Imprese e di Stellantis si sono incontrati e hanno incominciato a discutere di come raggiungere la faticosa soglia (nel 2022 l'ex Fiat ha sfornato 685.753 tra vetture e furgoni). **«Servirebbe quasi un altro piano industriale» per Stellantis è la considerazione che filtra dalla riunione: entrambe le parti infatti si sono confrontate sulle capacità produttive di ciascuno stabilimento italiano e sulla conseguente allocazione di modelli.** Il governo ha ribadito la disponibilità a concedere una piattaforma che agevoli Stellantis e che si basa sulle risorse del fondo automotive (6 miliardi) e su quelle del piano

CORRIERE TV

CASA, MUTUO O AFFITTO?

I conti nei quartieri di otto città

Casa, mutuo o affitto?



Da Cannes a Genova, tutti i saloni nautici di settembre 2023: le novità e gli yacht

di Antonio Macaluso

Transizione 5.0 (4 miliardi), per impianti di rinnovabili ai fini dell'autoconsumo di impresa (2 miliardi) e per la «Sabatini green» (320 milioni). Se questi sono gli incentivi per la produzione, i tecnici del ministro fanno capire che dovranno essere rivisti anche quelli per l'acquisto di auto a nuova energia (2 miliardi sono già stati attinti dal fondo automotive).

LA CANDIDATURA

## Bei, Daniele Franco torna in pista per la presidenza: il colloquio con il ministro Giorgetti

di Alessia Conzonato



E proprio su questo tema ieri l'Unrae ha sollevato un problema: «La situazione per le auto con la spina (Ecv) in Italia è critica e in prospettiva rischia di essere ancora peggiore alla luce delle prenotazioni degli incentivi», ha osservato l'associazione delle case automobilistiche estere. «Il tiraggio infatti registra un calo rispetto al 2022: rispettivamente del 21% per le elettriche (Bev) e del 32% per le ibride plug-in (Phev) da parte delle persone fisiche, -51% e -68% da parte delle persone giuridiche». **A luglio, secondo i dati di Acea, le immatricolazioni di nuove auto nella Ue sono aumentate del 16,7% attestandosi a quota 1.022.468 dalle 875.844 dello stesso mese dell'anno precedente con Stellantis che ha registrato un calo del 3,3% rispetto allo stesso mese del 2022 a quota 160.251 vetture.** E se quelle elettriche, nel complesso, sono salite del 62,4%, in Italia la crescita non è andata oltre il 14,4% «e la conseguenza è una presenza di auto elettriche molto più contenuta che nel resto dell'Unione. Sempre a luglio, infatti, la quota di mercato delle auto a batteria è stata del 14,59% per l'intera Unione, ma nella Penisola non è andata oltre il 3,4%», sottolinea il centro studi Promotor. «I primi sette mesi del 2023 raggiungono così i 7,6 milioni di unità immatricolate (+17,6%), ma il mercato complessivo risulta ancora al di sotto dei volumi pre-pandemia (-22% rispetto a gennaio luglio 2019)», rileva Roberto Vavassori, numero uno di [Anfia](#).

Iscriviti alle newsletter di L'Economia



**Whatever it Takes di Federico Fubini**

*Le sfide per l'economia e i mercati in un mondo instabile*



**Europe Matters di Francesca Basso e Viviana Mazza**

*L'Europa, gli Stati Uniti e l'Italia che contano, con le innovazioni e le decisioni importanti, ma anche le piccole storie di rilievo*



**One More Thing di Massimo Sideri**

*Dal mondo della scienza e dell'innovazione tecnologica le notizie che ci cambiano la vita (più di quanto crediamo)*

E non dimenticare le newsletter

**L'Economia Opinioni e L'Economia Ore 18**



## Nuove banconote dal 2026, come saranno? Da Cesare a Leonardo (e Cristoforetti), i volti da scegliere

di Redazione Economia



## Le start-up moda finaliste agli «Oscar verdi» alla Scala Il piano di Camera Moda

di Enrica Roddolo



## Trenitalia, ad agosto 35 milioni di viaggiatori: +15% rispetto al 2022

di Redazione Economia



# co2motori - Un'idea di Ferdinando Sarno

consumare poco inquinare meno - LifeStyle

- Home page
- Le Prove
- In arrivo
- Mercato e dintorni
- Lo Sapete che?

giovedì 31 agosto 2023

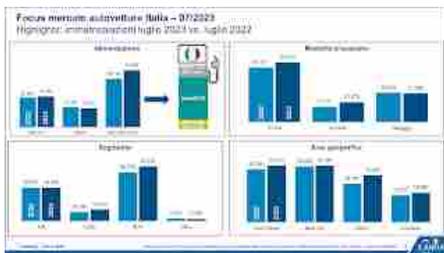
## Mercato auto luglio 2023: 119 mila immatricolazioni



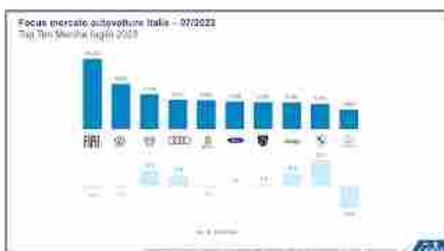
Secondo il rapporto mensile sull'andamento del mercato italiano delle autovetture realizzato da ANFIA, nel mese di luglio, sono state immatricolate oltre 119mila autovetture, in aumento dell'8,7% rispetto allo stesso mese del 2022. Nel cumulato dei primi sette mesi, le immatricolazioni sono state circa 960mila, in aumento del 20,9%. Crescono le auto a benzina, a GPL ed elettrificate, diminuiscono leggermente le diesel mentre le elettriche hanno una quota di mercato del 3,4%.



Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono luglio in crescita del 4,2%, con una quota di mercato del 28,2%. Al contrario, calano le autovetture diesel (-5,7% su luglio 2022), con una market share del 17,7%. Nei sette mesi, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate del 21,0% (28,2% di quota) e quelle delle diesel del 13,8% (19,0% di quota nel periodo).



Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 53,4% del mercato del solo mese di luglio, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2022 (+17,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 23,6% e salgono ad una quota di mercato del 52,8% (+1,2 p.p. rispetto al cumulato del 2022).



Le autovetture elettrificate rappresentano il 43,5% del mercato di luglio, mentre, nel cumulato hanno una quota del 43,7%, con volumi in crescita (+15,5% nel mese e +25,9%

### Nissan Juke 1.5 dCi Tekna (prova su strada)



Nissan Juke è una delle poche vetture che negli ultimi anni si è particolarmente distinta per originalità.

### Nuova Volvo V60: non è la solita wagon (prova su strada)



Non ha nulla da invidiare alle tedesche: ottima accessibilità, posizione di guida ideale, forse non sportivissima ma comodissima sì; spazio a volontà, vani porta-oggetti ben distribuiti e ottima versatilità, alla cui base metterei il sistema di seduta intelligente.

### DS4: è la più tedesca fra le francesi (prova su strada)



Se lo scopo era quello di creare un brand premium con tutte le carte (leggi: modelli) in regola per mettersi in competizione con le tre case tedesche, beh... direi che (quasi) ci siamo. E' questa la mia sensazione dopo aver guidato per qualche settimana la nuova DS 4, che definisco "la più tedesca delle francesi".

### Si scrive S-Cross... si legge SUV

nel cumulato). Tra queste, **le ibride milde** full aumentano del 16,7% nel mese, con una quota di mercato del 35,6%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 28,5%, con una market share del 35,3%. Le immatricolazioni di **autovetture ricaricabili** crescono del 10,6% nel mese (quota di mercato: 7,9%) e del 16,4% nel cumulato (market share: 8,4%). Nel dettaglio, le **auto elettriche hanno una quota del 3,4%** e aumentano del 14,4% nel mese.



Aumentano anche le **ibride plug-in**, del 7,9% e rappresentano il 4,4% del mercato di luglio. Anche nel cumulato entrambe le alimentazioni risultano in aumento, rispettivamente +28,9% e +7,7%. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,9% dell'immatricolato di luglio, di cui il 9,8% è composto da **autovetture Gpl (+34,6% su luglio 2022)** e lo **0,1% da autovetture a metano (-83,4%)**. Nel cumulato dei 7 mesi, le autovetture Gpl risultano in crescita del 25,7% e quelle a metano in calo dell'86,2%.

Publicato da Ferdinando Sarno alle 15:05



**Nessun commento:**

**Posta un commento**



Il listino della nuova Suzuki S-Cross parte da 18.990 euro (chiavi in mano) e fino al 30 settembre, la versione 1.0 Boosterjet Easy è proposta al prezzo di lancio di 15.190 euro.

**Post più popolari**



**MG4 XPOWER & TROPHY: un successo "Nazionale"**

XPOWER AWD e TROPHY Extended range sono le due versioni che vanno a completare la famiglia MG4 Electric. A disposizione, quindi, due nuove v...



**Megane E-Tech electric: l'evoluzione della Specie**

La gamma di Megane E-Tech electric evolve, oggi, attraverso la commercializzazione di nuove versioni che introducono importanti novità di ...



**Pack Sleep by Dacia: l'idea giusta per l'Outdoor**

E' possibile trasformare una Dacia Jogger in un... camper? Certo che sì, grazie al nuovo Pack Sleep, l'accessorio della gamma Dacia InNature. ...



**Volkswagen Veicoli Commerciali presenta a Düsseldorf il California CONCEPT**

Sapete qual è il camper più venduto di sempre? Il Volkswagen California (260.000 unità vendute) che nei prossimi giorni, al Caravan Salon di...



**Kia Italia guida i valori sportivi all'Expo per lo Sport 2023**

Da sabato 9 a domenica 10 settembre 2023 in Piazza Cannone a Milano, durante Expo per lo Sport 2023, Kia Italia allestirà un campo da mini...



**A Zandvoort, spettacolo di Pier Gasly: da 12° a 3° nonostante la pioggia**

Che vinca Verstappen non è una novità; che la Ferrari sia desaparecida è ormai assodato e che BWT Alpine F1 ci stia prendendo gusto a salire...



**FORMULA 1 PIRELLI GRAN PREMIO D'ITALIA 2023: un week end da... film!**

La presentazione



**Anfia, nei primi sei mesi in Italia prodotte 486.494 unità (+19,2%). Per le vetture a giugno dato quasi raddoppiato sul 2022 (+92,1%)**

condividi l'articolo



A giugno tutti in positivo gli indicatori produttivi del settore automotive in Italia. Lo indica **Anfia** nel suo Focus mensile. Sul fronte della produzione di autoveicoli il risultato è in aumento del 69% a giugno e del 20% nel cumulato dei primi sei mesi del 2023. Per l'esattezza, il totale degli autoveicoli prodotti nel semestre ammonta a 486.494, il 19,2% in più rispetto al primo semestre del 2022. Quanto all'indice della produzione di carrozzerie R&S aumenta del 26,8% nel mese e del 2,6% nel cumulato del 2023.

**Sul fronte della produzione** di parti e accessori per autoveicoli l'indice risulta in crescita del 7,4% nel mese e in calo dello 0,8% nel cumulato del 2023. Per quanto riguarda la produzione rilevata da **Anfia**, il totale delle autovetture prodotte nei primi 6 mesi dell'anno supera le 298mila unità di volume, crescendo del 24,7% rispetto allo stesso periodo del 2022, anche grazie al mese di giugno in cui si è registrato un incremento del 92,1% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

condividi l'articolo



Giovedì 31 Agosto 2023 - Ultimo aggiornamento: 20:05 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

## ECONOMIA



### IL DEBUTTO

**VinFast: capitalizzazione new entry batte Mercedes, VW e Ford. Performance azionaria al Nasdaq di NY con alti e bassi**



### EVOLUZIONE GREEN

**Locauto, da MPS 15 milioni euro con garanzia green di Sace. Finanziamento è finalizzato a transizione mobilità sostenibile**



# è bisogno dell'energia di tutti.



● live **15:49** Trasporti, Uber lancia moto elettriche in Kenya, prime in Africa (2)

**15:48**

Espandi ▾

➔ Accesso Agenzia  
Stampa

## Auto, giugno d'oro per la produzione: +92,1%. Il sorpasso delle green



Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su [www.youtube.com](https://www.youtube.com) oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

🕒 31 Agosto 2023 👤 Edoardo Lisi 📁 Scenari

**La produzione italiana di automobili non vede crisi. Anzi, a giugno sono uscite dalle fabbriche il 92,1% di auto in più rispetto allo stesso mese del 2022. Intanto, le green superano le fossili. Tutti i dati del Focus di approfondimento sul mercato di ANFIA**

L'automotive sfugge al calo dell'industria italiana, trainato dalla produzione di vetture. Infatti, a giugno le case automobilistiche hanno costruito il 92,1% in più di vetture rispetto allo stesso mese del 2022. Inoltre, nei primi sei mesi dell'anno l'indice di produzione dell'automotive è aumentato dell'8,5%, al contrario del settore secondario, che ha visto un calo del 2,7% rispetto allo stesso semestre del 2022, secondo i dati Istat. Intanto, le vetture ad alimentazione alternativa aumentano sempre più, guadagnando terreno sulle auto a combustibili fossili, secondo il Focus di approfondimento sul mercato realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA.

Abbonati per leggere  
l'agenzia stampa

ABBONATI QUI

## PRODUZIONE AUTO, +92,1% A GIUGNO

A giugno l'indice della produzione dell'automotive italiano ha fatto un balzo in avanti. Infatti, è aumentato del 32,7% rispetto a maggio 2022 e del 7,7% sul mese precedente. In particolare, nel mese di giugno l'aumento maggiore riguarda la produzione di automobili, cresciuta del 69% rispetto a maggio. Il numero di unità prodotte è aumentato del 92,1% rispetto a giugno 2022.

Segno più anche nei sei mesi, con un + 20% sul primo semestre del 2022. Complessivamente da gennaio a giugno le case automobilistiche hanno costruito 486.494 auto, il 19,2% in più rispetto al primo semestre del 2022.

Sempre a giugno sono aumentate anche la produzione di carrozzerie R&S (26,8% rispetto a maggio) e le parti e accessori per autoveicoli (+7,4% rispetto a maggio).

## IMMATRICOLAZIONI, LE AUTO GREEN CONQUISTANO IL MERCATO

Il mercato delle automobili cresce e premia la sostenibilità. Infatti, a luglio le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa hanno superato le vetture a combustibili fossili. Le vetture green hanno rappresentato il 53,4% del mercato totale, in aumento del 17,3% rispetto allo stesso mese del 2022. La classifica delle alimentazioni vede al secondo posto la benzina con 34.484 immatricolazioni, in leggera crescita rispetto a luglio dell'anno scorso. Cala invece il diesel, che si ferma a 21.072 unità.

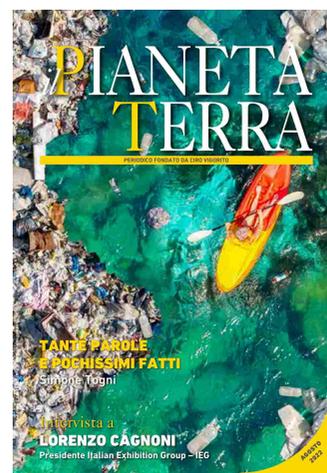
Sono solo alcuni dei dati che emergono dal Focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di [ANFIA](#), che analizza nel dettaglio l'andamento e la struttura del mercato auto italiano.

## LA CLASSIFICA DELLE IMMATRICOLAZIONI DI LUGLIO

Il mese scorso gli italiani hanno acquistato 63.590 automobili ibride e a batteria, contro le 54.194 di luglio dell'anno scorso. Le autovetture elettrificate hanno rappresentato il 43,5% del mercato di luglio. Le ibride mild e full sono aumentate del 16,7% rispetto a giugno, raggiungendo una quota di mercato del 35,6%.

Allo stesso tempo, sono cresciute anche le immatricolazioni di vetture ricaricabili (+10,6% nel mese, per una quota di mercato del 7,9%). In particolare, le registrazioni di nuove auto **elettriche** sono aumentate del 14,4% rispetto a giugno, facendo salire la quota di mercato al 3,4%. Un aumento che interessa anche le ibride plug-in, sebbene in maniera meno accentuata (+7,9%).

Crescono anche le immatricolazioni di autovetture a GPL (+35% su luglio 2022), il 9,9% delle nuove vetture. Al contrario, continua il calo delle vetture a metano: il mese scorso sono state registrate l'83,4% in meno rispetto a luglio 2022.



## AUTO, LE MARCHE PIÙ VENDUTE A LUGLIO

Quali sono le marche di automobili più vendute a luglio? Fiat guadagna la prima posizione, con 14.332 unità. Il brand italiano stacca di 5.000 auto la seconda classificata, Volkswagen, che si ferma a 9.224. Terzo posto per Dacia, con 7.104 vetture vendute. Seguono Audi (5.934), Renault (5.876), Ford (5.606), Peugeot (5.528), Jeep (5.463) e BMW (5.159). All'ultima posizione troviamo **Toyota**, che ha venduto il 50,8% in meno di vetture rispetto allo stesso mese del 2022, appena 3.993.

## IMMATRICOLAZIONI, LA CLASSIFICA DEL PRIMO SEMESTRE

Guardando ai sei mesi, la crescita delle auto ad alimentazioni alternative si ferma al 23,6%. Tuttavia, le vetture occupano una quota di mercato che si aggira intorno al 52,8%, +1,2% rispetto al primo semestre del 2022, secondo **ANFIA**.

Le vetture elettrificate hanno raggiunto una quota del 43,7%, grazie a un aumento dei volumi del 25,9%. Entrando nel dettaglio, da gennaio a giugno di quest'anno le registrazioni di ibride mild e full sono aumentate del 28,5%, arrivando così a toccare un market share del 35,3%.

Negli ultimi sei mesi anche le immatricolazioni di autovetture ricaricabili sono aumentate (16,4%), raggiungendo una quota di mercato dell'8,4%. Bene sia le elettriche sia le ibride plug-in, cresciute rispettivamente del 28,9% e del 7,7%.

Passando al gas, le immatricolazioni di autovetture a Gpl sono aumentate del 25,7%, mentre quelle di automobili a metano sono calate dell'86,2%.

2022	2023	Audi	auto	automobili	Bmw	Fiat	giugno
immatricolazioni	Jeep	luglio	Maggio	vetture	Volkswagen		

### Articoli correlati



#### Dal Fondo Europeo per gli Investimenti 50 milioni di euro per il riciclo della plastica

Il FEI ha firmato una partecipazione di 50 milioni di euro al Circular



#### Autunno caldo per gli italiani: carburanti e bollette verso l'impennata

Rallenta l'inflazione ad agosto ma la previsione è di un rincaro delle bollette



#### L'industria eolica ha un problema con le dimensioni delle turbine

L'evoluzione dell'eolico offshore (e delle turbine) ha contribuito a ridurre i



### Tag cloud

Agenzia	ambiente	
Arera	auto	
auto elettriche	bollette	
carbone	Cina	clima
co2	elettricità	
emissioni	Enea	Enel
energia	Eni	eolico
Europa	Francia	gas
gazprom	Germania	
Gnl	idrogeno	Italia
mobilità	nucleare	
Opec	petrolio	pnrr
prezzi	Regno Unito	
rifiuti	rinnovabili	
Russia	snam	
sostenibilità		
Superbonus	terna	
trasporti	Ucraina	
UE	Unione Europea	
Usa		



Novità del mercato: tutte le notizie

Il mercato auto in Europa continua a crescere: elettriche, plug-in e ibride rappresentano oltre metà delle nuove immatricolazioni a luglio 2023



31 Agosto 2023 - 10:25

Le **immatricolazioni auto in Europa** hanno fatto registrare la dodicesima crescita consecutiva a luglio 2023. Sono state immatricolate **1.022.468 nuove auto, +16,7%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Un ottimo risultato tendenziale, ma non assoluto, in termini di vendite, se si pensa che il confronto è con un periodo in decrescita del -10,6% a causa della **scarsità di semiconduttori e altre materie prime**. Ecco come stanno andando **le vendite di auto nuove in Europa, con l'analisi ANFIA**, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

## TOP 5 MAJOR MARKET IMMATRICOLAZIONI EUROPA A LUGLIO

Nei primi **7 mesi del 2023, le immatricolazioni auto in Europa hanno toccato i 7,6 milioni di volume**, segnando un aumento del **+17,6%** rispetto all'anno precedente. Roberto Vavassori, Presidente di **ANFIA**, che ha espresso, sottolinea che nonostante la ripresa, il mercato è ancora del 22% sotto ai livelli pre-pandemia. Ecco una sintesi delle vendite di auto nuove nei primi **5 maggiori mercati rappresentativi dell'Europa+UK a luglio**:

**Regno Unito, +28,3%;**

**Francia, +19,9%;**

**Germania, +18,1%;**

**Spagna, +10,7%;**

**Italia, +8,7%.**

## IMMATRICOLAZIONI AUTO IN EUROPA PER ALIMENTAZIONE A LUGLIO

Il settore delle **auto elettrificate** sta vivendo un boom di crescita, con le **immatricolazioni a luglio** in aumento del **+35,9%**. Ecco un estratto in sintesi delle **immatricolazioni di auto elettriche, Plug-in e ibride** che rappresentano il 51,3% del mercato:

**auto elettriche (BEV)** hanno visto un salto del



Frana Tunnel Frejus: le strade alternative e stop ai Tir

Ultime notizie



Immatricolazioni auto Europa +17% a luglio, l'analisi **ANFIA**



Alfa Romeo 33 Stradale: motore e design della nuova fuoriserie



Poca aria dalle bocchette del climatizzatore: cause e soluzioni



## MOTORI

# Mercato auto in Europa: crescita a doppia cifra a luglio, bene le elettriche

 by Redazione · 31 Agosto 2023



Carburanti. In gazzetta il decreto che blocca l'aumento delle accise

Secondo i dati diffusi oggi da **ACEA**, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a luglio le **immatricolazioni di auto** ammontano a 1.022.468 unità, il 16,7% in più rispetto a luglio 2022.

Il mercato complessivo dei primi sette mesi del 2023 (+17,5% su gennaio-luglio 2022) risulta tuttavia ancora al di sotto dei volumi pre-pandemia (-22% rispetto allo stesso periodo del 2019). **Nei 5 maggiori mercati**, le vendite di **auto ricaricabili** (BEV e PHEV) ammontano a 142.611 unità a luglio, in crescita del 39,3% e con una quota del 19,9%.

Per il secondo mese consecutivo, nell'area UE-EFTA-UK, la quota delle auto **BEV** supera quella delle auto diesel (12,5%).

“A luglio 2023 il mercato auto europeo prosegue il trend positivo (+16,7%), raggiungendo così dodici mesi consecutivi di crescita, anche grazie al confronto con un luglio 2022 ancora in flessione a doppia cifra (-10,6%) per via della carenza di alcune materie prime, soprattutto semiconduttori – afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di **ANFIA**”

La maggior parte dei mercati europei registra un rialzo significativo, compresi i cinque major market (incluso U.K.): il **Regno Unito** realizza la performance

Cerca

CERCA

## Articoli recenti

Mercato auto in Europa: crescita a doppia cifra a luglio, bene le elettriche

Fotovoltaico: potenza connessa più che raddoppiata nel 1° semestre 2023

Granchio blu: già in vendita da Despar

Roma Eco Race: iscrizioni aperte dal 15 agosto all'11 settembre

Ricarica mobile e on-demand per i veicoli elettrici in gara alla 1° Roma Eco Race

migliore (+28,3%), seguito da **Francia** (+19,9%), **Germania** (+18,1%), **Spagna** (+10,7%) e **Italia** (+8,7%).

I primi sette mesi del 2023 raggiungono così i 7,6 milioni di unità immatricolate (+17,6%), ma, nonostante la ripresa del comparto – favorita dall’attenuarsi delle difficoltà legate alle catene di **fornitura** e alla catena della **logistica** – il mercato complessivo risulta ancora al di sotto dei volumi pre-pandemia (-22% rispetto a gennaio-luglio 2019)”.

## Alimentazioni alternative

Nell’area UE+EFTA+UK, a luglio, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa aumentano del **35,9%** e, in particolare, si segnala il rialzo significativo delle auto BEV (+62,4%, con il 14,6% di quota; era 10,5% a luglio 2022) e delle ibride tradizionali (+30,5% con una quota del 26,3%). Nel mese, come già a giugno 2023, la quota delle auto BEV supera nuovamente quella delle auto diesel (12,5%). Nel complesso, sono state immatricolate 524.684 vetture ibride (di tutti i tipi) ed elettriche, che rappresentano insieme il 51,3% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 22,5% di quota (230.490 unità). Nei 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano a 142.611 unità a luglio, in crescita del 39,3% e con una quota del 19,9%. Nei primi sette mesi del 2023, nella stessa area, le ricaricabili sono 969.403, in crescita del 21,5% e con una quota di penetrazione del 18,3%.

## Cosa succede in Italia

In Italia, i volumi totalizzati a luglio 2023 si attestano a 119.146 (+8,7%). Nei primi sette mesi del 2023, le immatricolazioni complessive ammontano a 960.046 unità, con un rialzo del 20,9% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2022.

Analizzando il **mercato per alimentazione**, le autovetture a benzina vedono il mercato di luglio in aumento del 4,2%, con quota di mercato al 28,2%, mentre le diesel calano del 5,7% rispetto allo stesso mese del 2022, con una quota del 17,7%. Nei primi sette mesi del 2023, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 21% e quelle di auto diesel del 13,8%, rispettivamente con quote di mercato del 28,2% e del 19%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, nel solo mese di luglio, oltre la metà del mercato (53,4%), con volumi in crescita del 17,3% rispetto a quelli di luglio 2022. Nel cumulato, crescono del 23,6%, con una quota del 52,8%. Le autovetture elettrificate rappresentano il 43,5% del mercato di luglio e il 43,7% del cumulato, in aumento del 15,5% nel mese e del 25,9% nei sette mesi. Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 16,7% nel mese, con una quota di mercato del 35,6%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 28,5%, con una quota del 35,3%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 10,6% a luglio e rappresentano il 7,9% del mercato del mese; nel cumulato crescono del 16,4% e hanno una quota dell’8,4%. Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 3,4% e aumentano del 14,4% nel mese, mentre le ibride plug-in crescono del 7,9% e rappresentano il 4,4% del mercato di luglio. Anche nel cumulato entrambe le alimentazioni risultano in aumento, rispettivamente +28,9% e +7,7%. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,9%

[acymailing\_form\_shortcode id="1"]

## Commenti recenti

Nessun commento da mostrare.

### POPULAR



**Mercato auto in Europa: crescita a doppia cifra a luglio, bene le elettriche**

Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei



**Fotovoltaico: potenza connessa più che raddoppiata nel 1° semestre 2023**

Nei primi sei mesi dell'anno sono stati installati oltre 2.300



**Granchio blu: già in vendita da Despar**

Aspiag Service, la concessionaria del marchio Despar per il Triveneto,

dell'immatricolato di luglio, di cui il 9,8% è composto da autovetture Gpl (+34,6% su luglio 2022) e lo 0,1% da autovetture a metano (-83,4%). Nel cumulato dei 7 mesi, le autovetture Gpl risultano in crescita del 25,7% e quelle a metano in calo dell'86,2%.

## Spagna, Francia e Inghilterra

La **Spagna** totalizza 81.205 immatricolazioni a luglio 2023, il 10,7% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nel periodo gennaio-luglio 2023, il mercato risulta in crescita del 21,9%, con 586.626 unità immatricolate (ma -27% rispetto allo stesso periodo del 2019).

L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC rileva che luglio prosegue la tendenza al rialzo già riscontrata per tutti i mesi del 2023. Le immatricolazioni continuano a crescere a un buon ritmo, anche se luglio era uno dei mesi in cui tradizionalmente si superavano le 100.000 unità vendute, volumi che oggi sono ancora lontani. La priorità del nuovo governo in arrivo è quella di adottare misure per la ripresa di un mercato che deve superare almeno il milione di unità, il primo passo per raggiungere 1,2 milioni di autovetture e 1,5 milioni di veicoli all'anno. Senza questo livello di immatricolazioni, non si potrà procedere al necessario rinnovamento del parco auto, né all'aumento delle vendite di veicoli a basse e zero emissioni, fattori necessari per rispettare i severi vincoli imposti dal Fit for 55.

Le autovetture a benzina rappresentano il 42,4% del mercato di luglio (+1%). A seguire, le vetture ibride non ricaricabili sono il 32,3% del mercato del mese (+30,9%), le autovetture diesel l'11,9% (ma i volumi diminuiscono del 21,6% rispetto al settimo mese del 2022), seguite dalle ibride plug-in (6,4% la quota del mese e +42,7% i volumi su luglio 2022), dalle elettriche (4,2% nel mese, +63,7% rispetto a luglio 2022) e dalle auto a gas (2,8% di quota di mercato).

Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> nel mese di luglio si attestano a 119,3 g/km, il 2,6% in meno di luglio 2022.

In **Francia**, a luglio 2023, si registrano 128.946 nuove immatricolazioni, in crescita del 19,9% rispetto a luglio 2022. Nei primi sette mesi del 2023, l'incremento si attesta al 15,8% per un totale di 1.018.722 immatricolazioni rispetto a gennaio-luglio 2022.

Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-9,4%).

Tutte le altre alimentazioni sono invece in aumento. Le elettriche hanno una quota di mercato del 13,1% nel mese, contro l'11,9% di un anno fa.

Nel **mercato tedesco** sono state immatricolate a luglio 243.277 unità, in crescita del 18,1%.

Nei primi sette mesi del 2023, le immatricolazioni si attestano a 1.640.147 unità, in aumento del 13,6% rispetto allo stesso periodo del 2022 (ma -25% rispetto ai primi sette mesi del 2019).

Dal punto di vista delle alimentazioni, le auto ibride (+12,5%) rappresentano il 27,7% del mercato, di cui il 5,9% sono ibride plug-in (-39,5%). Con una quota del 20%, le auto elettriche (BEV) registrano un incremento del 68,9%. Infine, le vetture

a GPL (-29,3%) rappresentano lo 0,4% nel mese.

Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle auto di nuova immatricolazione diminuiscono del 5,1% a luglio 2023 e si attestano a 112,9 g/km.

Il **mercato inglese**, infine, a luglio totalizza 143.921 nuove autoveature immatricolate, con un rialzo del 28,3% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, segnando così un anno di crescita ininterrotta.

Nei primi sette mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 1.093.641 unità, il 19,6% in più rispetto al primo semestre 2022.

L'Associazione inglese dell'automotive SMMT fa notare che l'industria automotive è impegnata a rispettare le scadenze del Regno Unito per una mobilità a emissioni zero e continua a fare investimenti in questa direzione. La disponibilità di modelli e l'innovazione nel mercato sono in crescita, ed è incoraggiante vedere che sempre più automobilisti si avvicinano ai vantaggi della guida elettrica. Tuttavia, con l'inflazione, l'aumento del costo della vita e lo Zero Emission Vehicle Mandate del Dipartimento dei Trasporti inglese in vigore dal prossimo anno, i consumatori devono essere ulteriormente incentivati all'acquisto. Il governo deve quindi fare tutto il possibile per rendere l'acquisto, il mantenimento e, soprattutto, la ricarica dei veicoli elettrici accessibili e sostenibili per tutti gli automobilisti in ogni parte del Paese.

Le vendite di veicoli elettrici mantengono un trend positivo: +87,9% e una quota di mercato del 16% nel mese di luglio. Anche le ibride plug-in (PHEV) segnano un incremento (+79,1%) e hanno una quota dell'8,1%, superiore del 5,8% a quella dello scorso anno. Non si ferma il calo delle vetture diesel (-8,4% nel mese, con una quota al 4%), mentre le benzina fanno registrare il 13,4% in più di volumi rispetto a luglio 2022, attestandosi al 40,4% di quota.

SHARE THIS



**ALIMENTAZIONI ALTERNATIVE AUTO ELETTRIFICATE AUTO RICARICABILI GPL  
METANO**

#### LASCIA UN COMMENTO

Write your comment..

Name

Email

Website

Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento.

La rivista ufficiale  
dell'autotrasportoMinistero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Comitato Centrale dell'Albo degli  
Autotrasportatori

ACCEDI

CONTATTI



## Archivio

[Home](#) » [Archivio](#) » [Archivio](#) » Europa: cresce il mercato dei veicoli commerciali nel primo semestre 2023

ARCHIVIO

# Europa: cresce il mercato dei veicoli commerciali nel primo semestre 2023

Scritto da Redazione Tir

31 Agosto 2023



Segno più per il mercato dei veicoli commerciali leggeri e per quello degli autocarri nei primi 6 mesi del 2023. A fare il punto è l'Area Studi e Statistiche di [Anfia](#) che ha pubblicato l'analisi dei dati del semestre relativi alle immatricolazioni in Ue, Uk e nella Zona di Libero Scambio (Efta). Stando a quanto emerso, il mercato dei mezzi sotto le 3,5 tonnellate si attesta a 926mila unità con un aumento del 12,6% rispetto..

FAI IL LOGIN PER LEGGERE TUTTO IL CONTENUTO

Cerca nel sito

Cerca...

Numero 261, luglio/agosto  
2023

Vai all'archivio



ATTUALITÀ VERSO IL 2035

# QUELLI CHE... CI CREDONO

Viaggio tra le eccellenze italiane della componentistica che stanno affrontando al meglio la transizione. In campi diversi: dai propulsori alla diagnostica, alla verniciatura

di Emilio Deleidi e Rosario Murgida

**O**ltre 2.200 imprese, per un fatturato complessivo superiore a 54 miliardi di euro e più di 168 mila addetti, 70 mila dei quali potrebbero vedere la loro posizione messa a rischio dal passaggio alla mobilità elettrica. È questa, in estrema sintesi, la realtà italiana della componentistica automotive, un quadro composto da aziende molto diverse tra loro per dimensioni e tecnologie, ma che – insieme – costituiscono un tessuto industriale di grande valore per il nostro Paese. La transizione ecologica impone però a buona

## SOLO FRA TRE O QUATTRO ANNI SI CAPIRÀ L'ESATTA PORTATA DELLA RIVOLUZIONE ELETTRICA

parte di loro, legate come sono a forniture per la propulsione endotermica dei veicoli, uno sforzo importante di riconversione, per il quale sono necessarie dosi massicce d'investimenti e d'innovazione.

### I RISCHI PER I LAVORATORI

«È un processo che sta avanzando in maniera non del tutto omogenea», spiega Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti dell'Anfia, l'associazione delle aziende italiane del settore automotive, «secondo le aree di specializzazione e le possibilità di diversificare le produzioni: chi, per esempio, si è focalizzato nel tempo nella fabbricazione di elementi per motori diesel, vede già oggi dimezzarsi il suo fatturato. Ci sono, tuttavia, anche aziende coinvolte nella filiera che stanno trovando il modo d'iniziare a convertire alcune delle loro attività in altri segmenti o nel riciclo sostenibile dei materiali; altre ancora che hanno

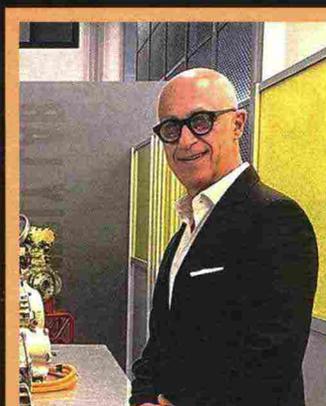
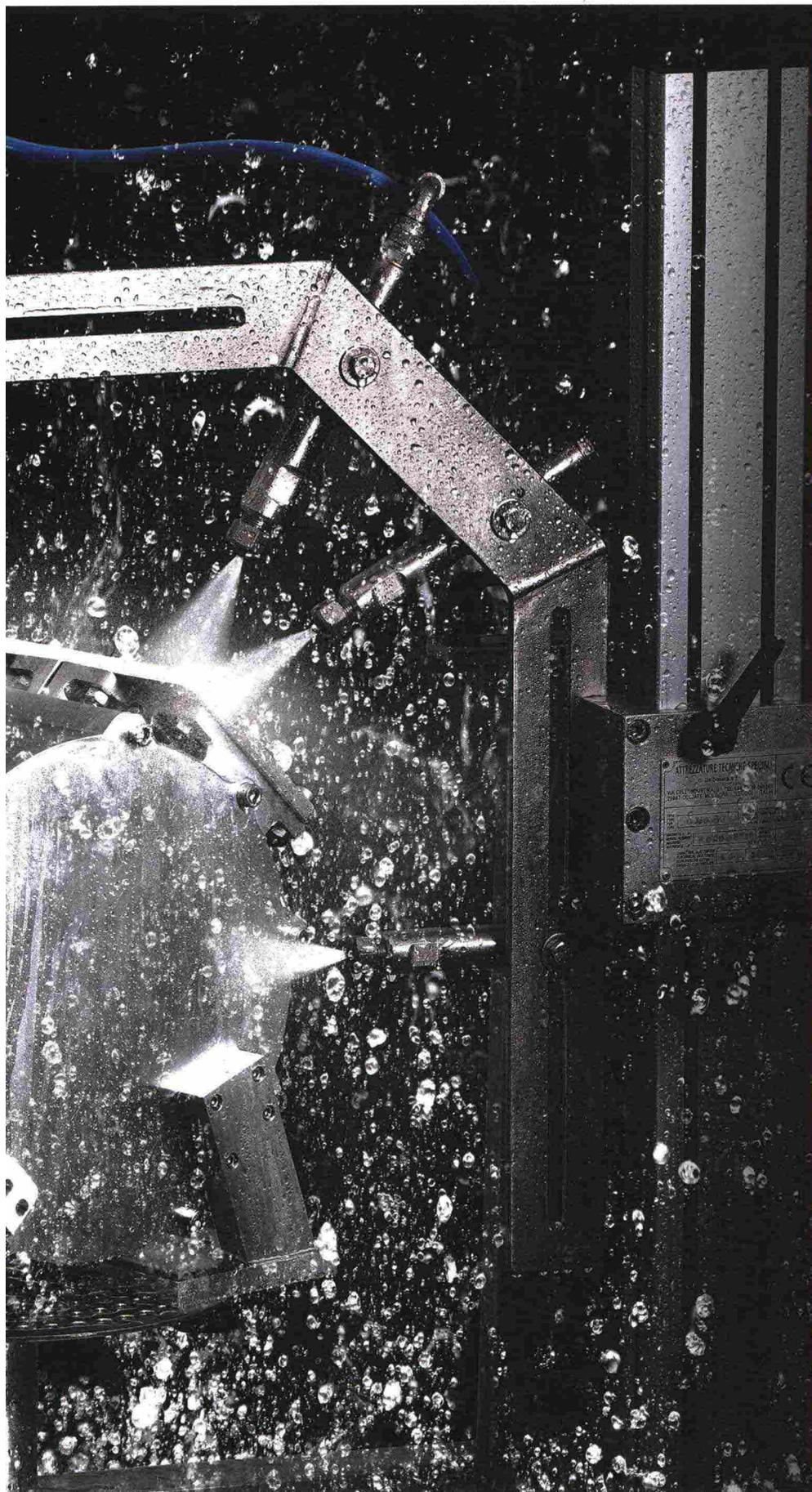
ampliato la presenza internazionale, trovando nuovi sbocchi per i propri prodotti. E, infine, ci sono società che – al contrario di altre – stanno godendo della forte spinta all'adozione di nuove tecnologie e riescono a sfruttare pienamente la possibilità di proporre ai clienti il loro know-how».

Un panorama molto variegato, dunque: «Il problema», prosegue Stella, «è che oggi non stiamo percependo la reale dimensione della transizione, essendo le line-up dei modelli attuali determinate da una fase di passaggio che durerà ancora per diverso tempo: soltanto fra tre-quattro anni si coglierà l'esatta dimensione dei volumi produttivi destinati a scomparire o a riorientarsi. Il vero switch verso la propulsione elettrica arriverà tra il 2026 e il '27, con tutto quello che ne potrà conseguire anche a livello occupazionale, soprattutto per figure che, ormai già avanti nell'età, faticeranno a riconvertirsi in attività differenti da quelle svolte per decenni. Il rischio, a quel punto, è che certe realtà possano espellere numeri consistenti di lavoratori, che faranno fatica a venire riassorbiti da un tessuto industriale bisognoso di nuove professionalità, a livello non solo di attività manuali, ma anche tecniche».

Che cosa si può fare, allora, per evitare di dissipare un patrimonio industriale fondamentale per il Paese? La risposta arriva dagli esempi concreti di alcune aziende, autentiche eccellenze italiane nel settore automotive, delle quali raccontiamo nelle pagine seguenti il percorso d'innovazione e diversificazione intrapreso ormai da qualche tempo. Perché, in momenti come questo, chi si ferma è perduto. 



089849



## HPE Group

**Andrea Bozzoli**

Socio dal 2010 dell'azienda fondata da Piero Ferrari, ne è oggi ceo e managing director



## Texa

**Bruno Vianello**

Ha iniziato nel 1992 un'attività per la diagnostica dell'elettronica auto: oggi ha mille collaboratori



## Geico

**Ali Reza Arabnia**

Entrato nella società negli anni 80, l'ha portata alla leadership negli impianti di verniciatura

ATTUALITÀ VERSO IL 2035

# OLTRE I MOTORI TERMICI

**TECNOLOGIE MECCANICHE**

**T**utto inizia, se non proprio in un garage come vorrebbe la tradizione della Silicon Valley, in un anonimo ufficio del Modenese, con soltanto una decina d'ingegneri al lavoro. Ma l'intuizione degli uomini che si lanciano in questa avventura professionale, dopo averne vissute molte altre, è di quelle vincenti. Tanto che, oggi, i dipendenti dell'HPE Group sono diventati 300 - 240 dei quali ingegneri -, mentre il fatturato è passato dai 2 milioni di euro iniziali a 40 milioni, il 40% dei quali derivante dall'automotive e il 30% dal motorsport.

Al timone dell'azienda, che annovera fra i suoi soci Piero Ferrari e Marco Bonometti (presidente e ceo anche delle Officine Meccaniche Rezzatesi), c'è Andrea Bozzoli, ingegnere con lunghe esperienze alla New Holland e, tra il 2000 e il 2009, alla Ferrari, della quale è stato direttore acquisti, commerciale e industriale. Con l'ingresso di Bozzoli nel 2010 come socio di Piero Ferrari, che l'aveva fondata nel 1998, l'HPE compie un salto dimensionale, attuato anche attraverso acquisizioni di aziende come la Coxa (la-

vorazioni meccaniche di precisione), la Pure Power Control (software, sistemi e controlli elettronici) e l'AT Motors (motori elettrici), oltre che con lo sviluppo di una nuova area, dedicata all'intelligenza artificiale.

«Siamo un'azienda di giovani ingegneri», racconta Bozzoli, «che si è sviluppata partendo dal piccolo studio tecnico fondato da Piero Ferrari per soddisfare la sua passione nei confronti dei motori termici ad alte prestazioni. Gli stimoli alla base della nostra scelta sono stati sostanzialmente tre. Il primo derivava dall'opportunità di mercato scaturita dalla decisione di Sergio Marchionne di rilanciare l'Alfa Romeo e la Maserati partendo dalla Motor Valley e non da Torino, dando così l'opportunità a quest'area di sviluppare competenze motoristiche di alto livello; il secondo è legato all'introduzio-

ne, a partire dal 2014, delle power unit ibride in Formula 1; l'ultimo, la mia decisione di lasciare il ruolo di dirigente della Ferrari per avviare un'attività imprenditoriale con due amici come gli ingegneri Ferrari e Bonometti. La nostra volontà era fornire servizi di alta specializzazione nel campo delle power unit puramente endotermiche, crescendo anche attraverso investimenti importanti, nell'ordine dei 30 milioni di euro».

## DALLO SVILUPPO AI PRODOTTI

Oggi le competenze dell'HPE Group spaziano dalla progettazione alla simulazione, alla quale è dedicata una settantina di persone, al testing e alle lavorazioni meccaniche; il tutto, per clienti di primissimo piano come Ferrari (Formula 1 compresa), Harley-Davidson, Ford Performance (per i motori della Nascar), Aston Martin e Lamborghini.

«Tra il 2019 e il 2020, quando pensavamo di aver raggiunto la nostra confort zone», racconta ancora Bozzoli, «si sono verificati tre fenomeni che hanno rimescolato le carte: la coda del dieselgate, la pandemia e l'accelerazione sull'elettrificazione. Questo ci

## HPE Group

Modena

Anno di fondazione: **2010**

Numero di dipendenti: **300**

Fatturato (2022): **34 milioni di euro**

## INGEGNERE E MANAGER

Andrea Bozzoli (nella foto), socio, ceo e managing director dell'HPE Group, dopo la laurea in ingegneria meccanica conseguita all'Università di Bologna, ha iniziato la propria carriera nel 1985 alla New Holland (oggi CNH), ricoprendo posizioni di crescente responsabilità, fino a diventare nel 1998 direttore dello stabilimento di Modena. Passato nel 2000 alla Ferrari, ne ha ricoperto i ruoli di direttore acquisti (anche per la Maserati, fino al 2005), direttore commerciale e marketing (fino al 2007) e direttore industriale. Nel 2010 ha lasciato Maranello per diventare socio e ceo della HPE, società d'ingegneria attiva nel motorsport e nell'automotive fondata nel '98 da Piero Ferrari. È stato professore alla facoltà d'ingegneria dell'Università di Modena e Reggio Emilia.

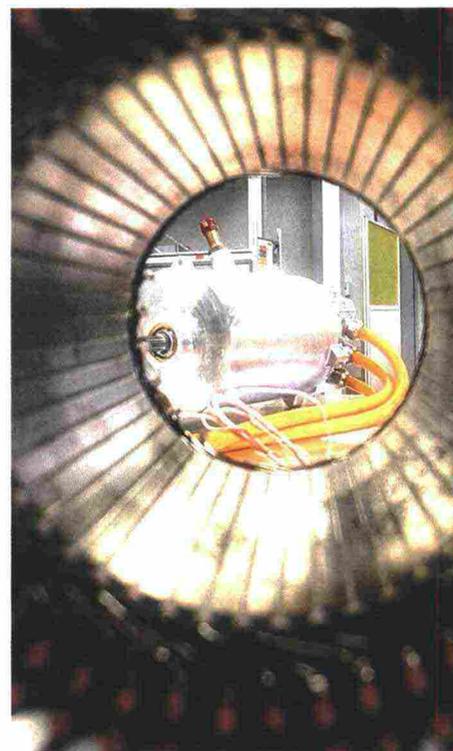


ha indotti a riposizionarci, superando la crisi del Covid senza fermare le attività, confermando tutti i nuovi ingressi di personale, investendo sulla realizzazione di un e-motor e sulla componente digitale, in particolare sull'intelligenza artificiale: cosa che significa utilizzare i dati per alimentare reti neurali con l'obiettivo di migliorare la parte progettuale, i processi e l'utilizzo dei prodotti attraverso la manutenzione predittiva».

Questa, dunque, è la realtà odierna dell'HPE Group, uscito rafforzato da tempeste che hanno messo in difficoltà molte altre aziende della componentistica: uno stato di salute che si percepisce bene visitando gli immacolati edifici dell'azienda, dove agli uffici degli ingegneri si alternano i locali che ospitano le macchine per la stampa 3D di componenti per propulsori a combustione ad alte prestazioni e i banchi prova. In uno dei quali, coperto da assoluta riservatezza, girano anche i motori d'innovazione e ricerca dedicati alla Formula 1.

«Oggi l'obiettivo», sottolinea Bozzoli, «è trasformare ulteriormente la nostra da un'azienda principalmente presente nelle attivi-

tà di sviluppo in una capace anche di realizzare prodotti, differenziati per i nostri clienti sulla base delle loro specifiche: essenzialmente propulsori termici ad alte prestazioni e assali elettrici per auto, applicazioni marine e trattori. Questo anche in virtù delle partnership con multinazionali come Accenture e STMicroelectronics. Con quest'ultima, per esempio, è stato recentemente inaugurato Prometeo, il joint innovation lab di R&D dedicato allo sviluppo di nuove soluzioni digitali per i veicoli elettrici del futuro. Il tutto si traduce in un passaggio in cinque anni del fatturato dai 40 milioni di euro attuali, derivanti per l'80% dalle attività di sviluppo, a 80 milioni, con un 60% dovuto alla produzione». Tradotto in pratica, significa fornire a clienti esterni (sui cui nomi viene mantenuta riservatezza) un pluricilindrico termico con potenza di 800 cavalli e assali elettrici completi, due dei quali entreranno in produzione già entro la fine del 2024. Così l'HPE Group arriverà pronto, anche attraverso ulteriori acquisizioni già ipotizzate, all'appuntamento con la grande rivoluzione dell'automotive dei prossimi anni.



L'HPE Group utilizza le tecnologie più avanzate per progettare, sviluppare e testare, in appositi banchi prova, componenti e motori termici ad alte prestazioni (F.1 compresa) e propulsori elettrici (nella foto sopra)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ATTUALITÀ VERSO IL 2035

# L'ELETTRONICA IN OFFICINA

**SISTEMI DIAGNOSTICI**

**A**ppare all'improvviso, nella campagna del Trevigiano, seminascosta nel verde nonostante le sue dimensioni, una volta interamente svelate, siano a dir poco consistenti. Del resto, a Monastier di Treviso, dove la Texa ha la sua sede principale, lavorano circa 700 degli oltre mille collaboratori (acronimo di Tecnologie elettroniche per automotive) dell'azienda fondata nel 1992 da Bruno Vianello, diventata rapidamente uno dei leader mondiali della diagnostica per veicoli.

Tutto nasce da un'intuizione dello stesso Vianello, appassionato di meccanica fin da bambino, il quale, negli anni 80, quando ancora è socio di una concessionaria di auto, si accorge come nei modelli di nuova generazione siano sempre più utilizzati i componenti elettronici, a partire dagli iniettori che sostituiscono i tradizionali carburatori. «Presto capii», ricorda il titolare e presidente della Texa, «che i meccanici avevano bisogno di nuovi strumenti per le riparazioni, perché ormai cacciavite, lampade spia e buon orecchio non bastavano più: servivano macchi-

nari in grado di controllare il funzionamento delle centraline di bordo, evitando che gli addetti riparassero le automobili – come stavano facendo – semplicemente sostituendone i pezzi guasti con quelli funzionanti presi da altre vetture».

Era l'alba di una rivoluzione tecnologica, che richiedeva nuove e più moderne attrezzature diagnostiche. Vianello iniziò a realizzarne di proprie, avvalendosi dell'aiuto di qualche esperto di elettronica. E il suo successo si allargò presto dalla dimensione locale a un mercato sempre più ampio, fino ad assumere una scala globale, che vede oggi la Texa presente, oltre che in numerosi Paesi europei, anche negli Stati Uniti, in Brasile e in Giappone.

La crescita dell'elettronica nelle auto, che oggi possono avere oltre cento moduli elet-

tronici di controllo delle funzioni più disparate (e sempre più ne utilizzeranno, con l'avvento progressivo della guida automatizzata), è stato il fattore decisivo di uno sviluppo che però, nel corso degli anni, si è allargato anche ad altri campi, come quello dei sistemi per la ricarica e la verifica degli impianti di climatizzazione delle vetture e, più recentemente, la propulsione elettrica.

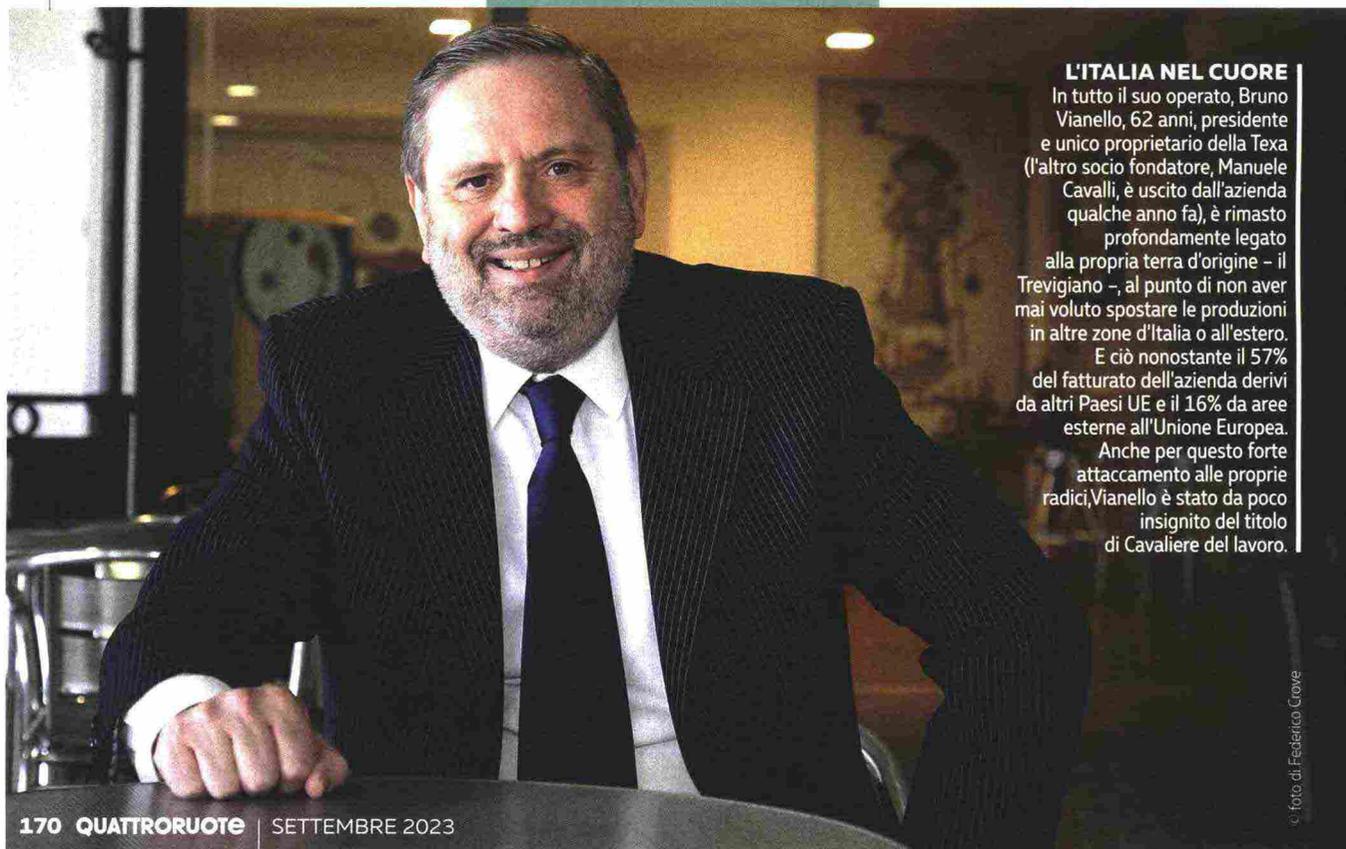
## SOLUZIONI PER LE BEV

«Già nel 2017», racconta ancora Vianello, «è stato avviato un nuovo processo di trasformazione dell'auto, con l'introduzione di una parte elettrica sempre più importante, dai motori alla gestione elettronica, fino alle batterie: abbiamo così iniziato a pensare non solo a inediti strumenti di diagnosi per i meccanici che dovranno intervenire, con procedure specifiche, sulle Bev, ma anche a motori elettrici e a inverter nostri, creando una nuova divisione Powertrain, che attualmente conta oltre 100 collaboratori».

La Texa serve diversi clienti di alto profilo, coperti da inevitabile riservatezza, per uno dei quali è già stata avviata la produzio-

## Texa

Monastier di Treviso (TV)  
Anno di fondazione: **1992**  
Numero di dipendenti: **1.000**  
Fatturato (2022): **167 milioni di euro**



## L'ITALIA NEL CUORE

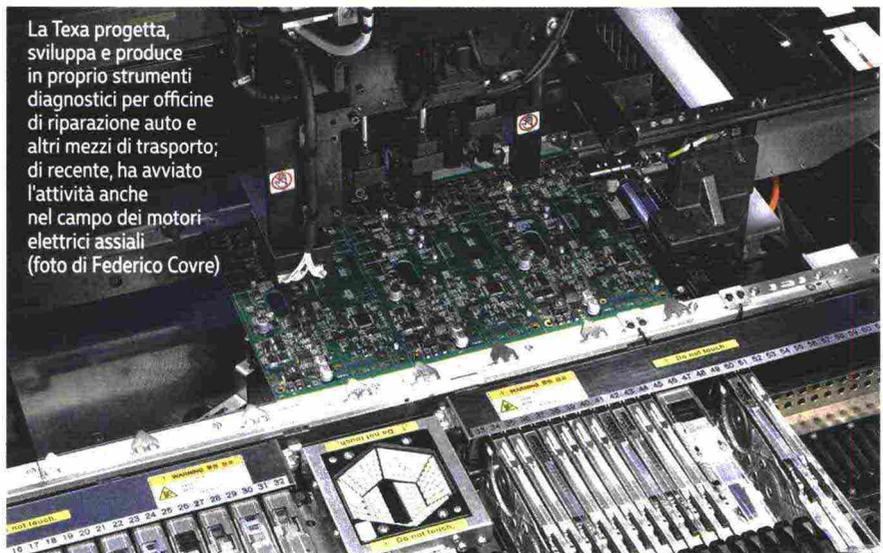
In tutto il suo operato, Bruno Vianello, 62 anni, presidente e unico proprietario della Texa (l'altro socio fondatore, Manuele Cavalli, è uscito dall'azienda qualche anno fa), è rimasto profondamente legato alla propria terra d'origine – il Trevigiano –, al punto di non aver mai voluto spostare le produzioni in altre zone d'Italia o all'estero. E ciò nonostante il 57% del fatturato dell'azienda derivi da altri Paesi UE e il 16% da aree esterne all'Unione Europea. Anche per questo forte attaccamento alle proprie radici, Vianello è stato da poco insignito del titolo di Cavaliere del lavoro.

© foto di Federico Crove

ne, realizzando un nuovo edificio. Le chiavi, dunque, per affrontare il cambiamento epocale che sta vivendo il mondo dell'auto sono, ancora una volta, quelle degli investimenti e dell'innovazione: «Ciò è fondamentale», sottolinea Vianello, «ma è così da sempre, da quando i contadini hanno speso le loro risorse per migliorare i propri attrezzi e incrementare la produzione agricola. È la storia, del resto, a insegnarcelo».

Oggi la Texa fornisce attrezzature diagnostiche elettroniche a officine in grado di operare su tutti i marchi auto, ma pure in altri settori, come quelli di camion, moto, trattori e propulsori marini. E la produzione degli strumenti, che avviene esclusivamente in Italia, richiede anche lavorazioni in camere "pulite", cioè del tutto isolate dall'esterno, come accade nelle aziende che sfornano i microchip, e in ambienti anecoici, necessari per la misurazione dell'efficienza delle trasmissioni di segnali in radiofrequenza (Gps, Gprs e Bluetooth). L'azienda, inoltre, ha sviluppato sistemi innovativi per le officine dedicati alla ricalibrazione degli Adas dopo la sostituzione dei parabrezza, che impiegano, al posto dei pannelli riflettenti, grandi schermi video (vedere, al proposito, il servizio a pagina 150 di Quattroruote di agosto).

«Nei primi tempi», ricorda Vianello, «il rapporto con le case automobilistiche, gelose delle loro tecnologie, era un po' difficile; ora, invece, la relazione è più semplice, grazie anche alle normative che hanno aperto il mercato alle officine indipendenti». In pratica, la Texa "acquista" i dati dal costruttore e li rende disponibili ai propri clienti, che operano sulle vetture da riparare: l'aggiornamento è continuo, sia per l'uscita di nuovi modelli sia per le modifiche introdotte su quelli esistenti. «Ogni costruttore», sottolinea il presidente, «utilizza un proprio linguaggio: il nostro compito è trasformarlo in un unico codice di comunicazione, che permetta ai tecnici di riparare auto di qualsiasi provenienza». Un call center attivo in ogni Paese in cui l'azienda è presente consente di fornire assistenza continua ai meccanici che dovessero incontrare problemi nel corso delle loro attività. «Saremo al loro fianco anche quando i motori elettrici, compresi quelli ad architettura assiale prodotti da noi, saranno i più diffusi», conclude Vianello, «perché è questa la nostra missione».



La Texa progetta, sviluppa e produce in proprio strumenti diagnostici per officine di riparazione auto e altri mezzi di trasporto; di recente, ha avviato l'attività anche nel campo dei motori elettrici assiali (foto di Federico Covre)

ATTUALITÀ VERSO IL 2035

# TUTTI I COLORI DEL MONDO

IMPIANTI DI VERNICIATURA

## LEADER GLOBALE

Ali Reza Arabnia (a sinistra, nella foto) è presidente e amministratore delegato del gruppo Gecofin. Nato a Teheran nel 1955, è sposato con Laura Neri, figlia di Giuseppe, fondatore dell'azienda da cui è poi sorta, nel 1976, l'attuale Geico. Arabnia è entrato nella società negli anni 80 e da allora l'ha fatta crescere, trasformandola in un leader globale nella progettazione e realizzazione chiavi in mano di reparti per la verniciatura delle scocche delle automobili, grazie anche ad alcune alleanze: la più recente è stata quella con la Taikisha, conclusa nel 2022 con l'uscita dei giapponesi dall'azionariato e il ritorno del 100% del capitale in mani italiane. Nel 2020, l'imprenditore ha passato il testimone della Geico al figlio Daryush (a destra, nell'immagine).



## Geico

Cinisello Balsamo (MI)  
Anno di fondazione: **1976**  
Numero di dipendenti: **150**  
Fatturato (2022): **150** milioni di euro

Il colore rappresenta da sempre uno dei principali fattori di scelta nell'acquisto di un'automobile. Eppure, ben pochi sanno che dietro una particolare tinta o una specifica sfumatura c'è, molto spesso, una realtà italiana, una di quelle multinazionali tascabili che hanno portato al successo e alla notorietà internazionali il capitalismo del nostro Paese. Stiamo parlando della Geico, azienda di Cinisello Balsamo (MI) che è stata capace di conquistare un posto di primo piano nella filiera dell'automotive globale grazie alla progettazione e alla realizzazione dei reparti di verniciatura delle scocche

Una realtà forse piccola, per gli standard di altre nazioni. Ma la Geico non è un leader dimensionale, bensì «tecnologico», come tiene a precisare Ali Reza Arabnia, numero uno della controllante Gecofin e - fino al 2020 - della stessa Geico (ora il timone è

passato nelle mani del figlio Daryush). L'azienda milanese, proprio per questo, oggi dispone di un vantaggio competitivo difficilmente attaccabile anche da imprese ben più grandi e strutturate. Un esempio concreto dei risultati raggiunti nel tempo dalla Geico lo svela lo stesso Arabnia: «Qualche anno fa, abbiamo ottenuto la commessa della Tesla per la sua nuova fabbrica in Germania. Il governo di Berlino aveva erogato dei finanziamenti e, di conseguenza, era naturale che venissero scelti fornitori tedeschi per il reparto verniciatura. Invece, a prevalere è stata la nostra soluzione tecnico-commerciale».

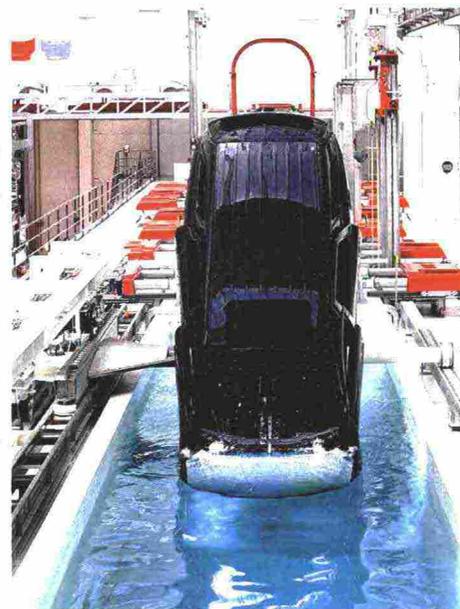
In sostanza, la Geico ha battuto i concor-

renti tedeschi a casa loro, cosa che dimostra ancora una volta come il genio imprenditoriale italiano riesca a raggiungere all'estero risultati spesso clamorosi. E questo non soltanto per la flessibilità e le capacità di adattamento acquisite in un Paese come il nostro, che è eufemistico definire un inferno burocratico e normativo, ma anche per l'impegno con cui riesce a realizzare visioni di lungo termine, magari in anticipo sui tempi.

È esattamente il caso della Geico, per comprendere meglio il quale bisogna tornare indietro di quasi vent'anni. «Nel 2005, quando abbiamo riacquisito la società dalla Comau del gruppo Fiat, abbiamo lanciato un progetto strategico», racconta Arabnia, Cavaliere del lavoro dal 2014, «dichiarando che nel 2020 avremmo presentato al mercato la possibilità di realizzare un impianto di verniciatura senza spreco d'acqua, con il 70% in meno di consumo energetico e il re-



La Geico progetta e realizza impianti per la verniciatura delle scocche delle automobili. Tra i suoi clienti annovera i maggiori costruttori al mondo, tra cui Volkswagen, Toyota e Tesla. Nelle foto a fianco e sotto, alcune immagini del centro di ricerca e sviluppo dell'azienda di Cinisello Balsamo, nell'hinterland milanese



stante 30% del fabbisogno garantito da fonti rinnovabili. Da allora, ogni due anni, abbiamo presentato i risultati del nostro percorso e il 17 novembre 2017 abbiamo annunciato di aver già raggiunto l'obiettivo».

La Geico, insomma, ha tagliato il proprio traguardo in anticipo di tre anni, precedendo di un buon decennio i concorrenti. «Ormai da quattro anni non si parla d'altro che di environmental, social and corporate governance o di corporate social responsibility, ma noi abbiamo iniziato già nel 2005», afferma con orgoglio l'imprenditore. Non solo. «Senza saperlo», aggiunge, «siamo diventati un'azienda Industry 4.0, quando ancora dell'argomento neppure si parlava: è stato un beneficio collaterale».

Con queste doti, l'aggiudicazione di commesse da parte della Tesla o di altre Case del calibro della Ford, della Volkswagen, della Toyota e della Volvo (per il nuovo impianto

slovacco di Kosice) non deve sorprendere più di tanto, così come non deve stupire che la Geico possa affrontare senza paure le crescenti pressioni dei costruttori per spingere anche i propri fornitori a ridurre l'impatto ambientale (l'azienda è al lavoro per lanciare nel 2028 un impianto CO<sub>2</sub>-free). E non deve fare effetto neanche l'ottimismo espresso verso un futuro reso sempre più incerto, per l'intera filiera italiana, dalla transizione verso la mobilità con la spina.

### PERICOLI SOTTOVALUTATI

«L'auto elettrica», sottolinea Arabnia, «costituisce per noi un'opportunità importante: su sette progetti che stiamo completando, cinque riguardano le Bev e lo stesso vale per nove dei dieci che stiamo valutando». Non mancano, però, i dubbi in merito a una transizione imposta dall'alto: «Come tanti altri imprenditori dell'auto, credo fer-

mamente che dobbiamo fare qualcosa contro il cambiamento climatico, ma temo la soluzione decisa dalla Commissione UE. È superficiale, perché ne sottovaluta l'impatto sociale ed economico. Per una percentuale bassissima di emissioni, rischiamo di distruggere un'intera industria».

«Non sono preoccupato per le aziende italiane», aggiunge Arabnia, «perché sono abituate ad affrontare situazioni difficili e penso che saranno in grado di trovare le soluzioni adeguate. Mi preoccupano, invece, il condizionamento geopolitico dell'Europa e la scelta delle Case di non contrastare una decisione che sanno essere populista. Per non parlare della questione energetica». A suo avviso, la soluzione giusta sarebbe un'altra: «In Italia, abbiamo oltre 11 milioni di auto pre-Euro 4. Basterebbe un programma per sostituirle con vetture Euro 6 per ottenere un enorme impatto ambientale».

© Riproduzione riservata

089849



## FORMULA SAE ITALY 2023 | VARANO DE' MELEGARI



# Trionfi ITALIANI

**Alla Formula SAE Italy 2023 hanno partecipato circa 1.600 studenti suddivisi su 56 team in gara di cui 22 italiani che quest'anno si sono distinti particolarmente sul circuito di Varano**

 Marco Paternostro

**P**untualmente anche quest'anno sul tracciato di Varano de' Melegari, dal 12 al 16 luglio, si è svolta la Formula SAE Italy. Un evento di portata internazionale dedicato agli studenti

di ingegneria, con l'entusiasmante obiettivo di progettare e creare una monoposto da corsa. Questa straordinaria competizione valuta l'abilità nella progettazione, nel design e nelle competenze

ingegneristiche, inclusi aspetti cruciali come i costi e la sicurezza. Per l'edizione del 2023, il formato della competizione ha adottato principalmente le regole della Formula Student Germany (FSG) con alcune eccezioni, come il divieto di utilizzare sistemi che aspirano l'aria sotto il veicolo per creare downforce (power ground effect); inoltre non viene assegnata una penalità se l'auto non rispetta alcuni punti delle verifiche tecniche, ma si dà la

possibilità di sistemare la vettura per essere controllata di nuovo. Se non risultasse a norma, l'auto non supera le verifiche tecniche e non può partecipare agli eventi dinamici per ragioni di sicurezza. A tal proposito, il casco deve rispettare le specifiche FIA o Snell e si raccomanda di usare il sistema HANS. Inoltre solo per le elettriche l'ESO, electrical system officer, deve fornire una prova documentata che lo studente ha seguito un addestramento certificato da terze parti

per lavorare sui sistemi ad alto voltaggio. Infine ricordiamo che in totale hanno partecipato circa 1.600 studenti provenienti da 20 Paesi. Complessivamente sono stati 56 i team in gara, di cui 47 europei, con 22 italiani arrivati da 17 diversi atenei, e 9 extra-europei (con l'Iran e la Malesia tra i nuovi partecipanti).

### COME FUNZIONA

Ogni tappa è indipendente e prevede l'assegnazione di premi per ciascuna categoria.

Le auto partecipanti possono essere suddivise in tre tipologie: quelle con motore a combustione interna (Combustion), ma da quest'anno vengono ammesse anche le auto ibride a 60 volt in corrente continua (HY), quelle a trazione elettrica (Electric) e quelle a guida autonoma (Driverless), con i regolamenti specifici da rispettare per ognuna di esse. La sicurezza è un aspetto prioritario in ogni categoria, ed è considerata fondamentale sin dalle prime fasi di progettazione fino alle prove in pista che si suddividono in due categorie: statiche e dinamiche. Le prime includono la Business Presentation, in cui gli studenti analizzano come ottenere profitto da una produzione in scala della vettura; il Design Event, durante il quale vengono discusse le scelte ingegneristiche adottate per realizzare il veicolo; infine il Cost Event, che riguarda l'analisi dei costi in relazione al budget. Dopo la fase di esposizione dei progetti, le monoposto si preparano ad affrontare una serie di rigorosi test statici, sottoposti all'occhio attento dei giudici, prima di scendere in pista. Questa fase iniziale è cruciale per assicurare che le vetture soddisfino i requisiti di sicurezza e le prestazioni richiesti dalla competizione. Si inizia con la verifica di carrozzeria, abitacolo, telaio e meccanica. Nel caso delle auto elettriche, vengono eseguiti oltre 210 controlli riguardanti il powertrain elettrico, comprensivi di batteria, inverter, motori e tutti i

cablaggi, isolamenti e sistemi di allarme in caso di guasto, poiché tutto è realizzato "in casa". Inoltre, viene verificato che il pilota, indossando l'abbigliamento da gara, sia in grado di spegnere la vettura ed uscirne in 5 secondi, un'ulteriore misura di sicurezza data la natura di prototipi delle auto coinvolte. Il test successivo è il Tilt Test dove la vettura, con il pilota più alto a bordo, viene posizionata su una pedana che quest'anno, secondo le regole FSG, viene inclinata direttamente a 60°, bypassando quella a 45°, per verificare la presenza di eventuali perdite di liquidi e per simulare una forza di "2 g" in curva, accertandosi che l'auto, ferma sulla pedana, non stacchi le ruote. A seguire viene pesata, riportando il valore rilevato sul musetto della vettura in un apposito spazio. Per le auto a combustione, viene poi eseguito il Noise Test, durante il quale si misura il rumore prodotto dal motore al minimo e al limitatore, assicurandosi che non superi rispettivamente i 94 e 110 decibel. In questa prova abbiamo visto alcune vetture in difficoltà, ma i ragazzi hanno la possibilità di adottare varie soluzioni, come saldare silenziatori aggiuntivi o installare un db killer per abbassare il rumore prodotto. Le auto elettriche invece affrontano il Rain Test, in cui la monoposto viene accesa e posizionata sotto una sorta di autolavaggio che la bagna per oltre un minuto andando così a verificare l'integrità del sistema elettrico. Infine, l'unico test dinamico, con pilota a bordo anche per le driverless, è il Brake Test, in cui la



vettura deve essere in grado di bloccare tutte e quattro le ruote durante una frenata su un breve tratto di rettilineo senza sbandare, ancora una volta garantendo la massima sicurezza, prima di procedere alle prove dinamiche in pista.

## LE PROVE DINAMICHE

Superati con successo tutti i test statici, finalmente arriva il momento di affrontare le quattro prove dinamiche in pista: Acceleration, Skid Pad, Autocross ed Endurance. Ogni team deve designare almeno un minimo di tre piloti fino a un massimo di quattro da assegnare alle diverse prove, con la possibilità di ripetere alcune di esse un minimo di due volte, ad eccezione dell'Endurance. La sfida inizia con l'Acceleration, dove le monoposto si schierano su un rettilineo di 75 metri per stabilire il miglior tempo e la velocità di uscita. Qui le elettriche l'hanno fatta da padrone con tempi

intorno ai 3,5 secondi, grazie alla trazione sulle quattro ruote motrici, ma le vetture a combustione interna, nonostante la sola trazione posteriore, hanno fatto registrare un tempo minimo di 3,8 secondi con il team di Modena. Per testare la tenuta laterale delle auto, si passa allo Skid Pad, un circuito a forma di infinito. Qui, i piloti devono completare due giri in senso orario e due in senso antiorario, attraversando gli anelli con un diametro interno di 15,2 metri ed esterno di 18,2 metri. L'Autocross prevede un giro di pista cronometrato, dove le vetture devono superare ostacoli come slalom, cancelli e corridoi in uno stile simile a una gimkana. In seguito, con partenze cadenzate ogni 2 minuti e un massimo di 4 auto sul tracciato contemporaneamente, arriva l'attesissima prova di Endurance. I team devono affrontare un cambio pilota dopo 11 giri e non sono ammesse modifiche alla vettura. I sorpassi sono consentiti solo nelle corsie prestabilite, garantendo



la massima sicurezza per tutti i partecipanti. Al termine della gara, oltre ai punteggi ottenuti nelle singole prove, si valuta anche il consumo complessivo di carburante o energia, attribuendo un ulteriore punteggio nel test noto come Efficiency.

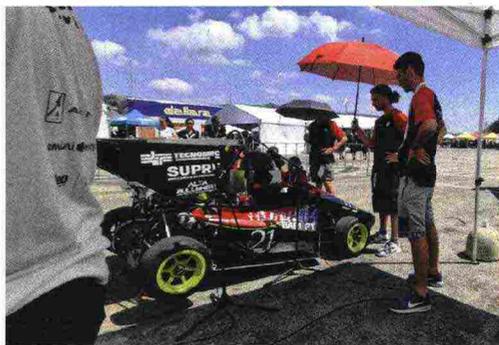
## GARA ENDURANCE

È una prova fondamentale per valutare le prestazioni complessive delle singole vetture partecipanti. 16 auto elettriche e 22 a combustione si sono sfidate sul circuito, per un totale di ben 38 in pista, 6 in più dello scorso anno. Ma stavolta, complice la temperatura particolarmente elevata, alcune vetture termiche ed elettriche hanno avuto delle difficoltà durante la prova; alcune si sono spente e poi sono riuscite a ripartire, mentre altre addirittura hanno dovuto ritirarsi già dal primo giro. Tra queste l'auto di uno dei team italiani più promettenti come l'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, ferma a causa di una perdita d'olio, e la vettura del Politecnico di Milano che si è dovuta fermare per un problema di surriscaldamento del pacco batteria. Le Università italiane si sono messe in evidenza conquistando 3 primi posti su quattro; infatti solo i tedeschi del WHZ Racing Team di Uas Zwickau hanno primeggiato nella Classe delle auto elettriche, mentre Race UP Combustion dell'Università degli Studi di Padova si è aggiudicato il primo posto nella Classe delle vetture a combustione



## FORMULA SAE ITALY 2023 | VARANO DE' MELEGARI

termica, UniNa Corse - Squadra Corse Federico II di Napoli ha dominato tra le auto driverless e, infine, l'Università di Roma la Sapienza ha trionfato nella Classe 3. Nella Classe 1C, si è assistito ad una competizione accesa e avvincente, durante la quale il team Race UP Combustion dell'Università degli Studi di Padova ha meritatamente ottenuto il primo posto. Grazie a un ritmo costante e una guida impeccabile, hanno dimostrato di essere i migliori tra i partecipanti. Il secondo posto è stato conquistato dal team UniBo Motorsport dell'Università di Bologna e il terzo posto dalla Scuderia Tor Vergata dell'Università Tor Vergata di Roma. Nella classe 1E, una competitiva gara di resistenza è culminata nella vittoria dell'Endurance WHZ Racing Team dell'UAS Zwickau. Al secondo posto figura il FS Team Tallinn dell'Università di Tallinn TU UAS, mentre al terzo il team Tecnun eRacing Tecnun dell'Università di Navarra. Nella Classe 1D, dove si è affrontata la prova di Trackdrive al posto dell'Endurance, in prima posizione c'è MoRe Modena Racing Driverless dell'Università di Modena e Reggio Emilia che ha trionfato in questa affascinante competizione senza conducente. Al secondo posto si è classificata UniNa Corse - Squadra Corse dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, mentre in terza posizione abbiamo visto eccellere il team Prom Racing della National Technical University of Athens.



### CERIMONIA CONCLUSIVA

La cerimonia di chiusura di questa emozionante competizione si è svolta nel tardo pomeriggio di domenica 16 luglio. Gli organizzatori, insieme ad ospiti speciali provenienti dal settore automotive, hanno presieduto la premiazione, assegnando riconoscimenti ai primi tre classificati di tutte le categorie, comprese le prove statiche. È stato un momento di gratificazione per il talento e la dedizione dimostrati da ciascun team, che hanno dato il massimo per raggiungere risultati eccezionali. Logicamente c'è stata anche l'occasione per ringraziare tutti coloro che hanno reso possibile l'evento: dagli organizzatori ai 34 sponsor e partner, dai giudici ai volontari, che con il loro prezioso

contributo hanno decretato un successo straordinario. La giornata si è conclusa in un clima di festa con la presenza di due DJ che hanno animato la serata; così i partecipanti si sono trasferiti presso il camping dove hanno ballato condividendo anche emozioni e aneddoti della competizione, mentre nell'aria aleggiava il desiderio di ritornare l'anno successivo per nuove sfide e nuove opportunità di crescita e apprendimento nel mondo dell'ingegneria automobilistica.

### PREMIAZIONI

Ora elenchiamo le premiazioni delle relative classi:  
**CLASSE 1C:** L'intero podio della Classe 1C, dedicata alle auto a combustione interna, è dominato da squadre italiane. Al primo posto troviamo Race UP Combustion dell'Università degli

Studi di Padova, che ha brillato in tutte le prove ottenendo punteggi elevati. Hanno vinto sia il Cost Event che il Design Event, oltre a primeggiare sia nell'Endurance che nell'Autocross della Classe 1C grazie ad una vettura bilanciata e affidabile. UniBo Motorsport dell'Università di Bologna si è posizionato al secondo posto nell'Endurance e al terzo nell'Autocross. Al terzo posto si è classificato il team Scuderia Tor Vergata dell'Università Tor Vergata di Roma che, pur non raggiungendo la posizione di testa, ha dimostrato un'impegnativa competenza e dedizione nel creare una vettura degna di nota. Questo risultato è una testimonianza della forza e dell'abilità dei talenti italiani nel campo dell'automobilismo e ogni team ha lavorato sodo per presentare progetti all'avanguardia e prestazioni superlative.  
**CLASSE 1E:** Tra le vetture elettriche si è imposto il WHZ Racing Team di UAS Zwickau. Grazie all'eccezionale performance nelle prove dinamiche, soprattutto nell'Endurance e nell'Autocross, si sono assicurati la vittoria. La loro auto ha mostrato soluzioni sofisticate, come la scocca in carbonio, ed è risultata veloce e pulita in pista. Inoltre, il team ha ottenuto un meritorio terzo posto al Design Event, sottolineando la qualità e l'innovazione del loro progetto. Il FS Team Tallinn dell'Università di Tallinn TU UAS ha raggiunto il secondo posto sia nell'Endurance 1E che nell'Autocross e il primo

posto al Design Event. La loro vettura di alto livello è stata molto apprezzata, anche se hanno incontrato alcune difficoltà nell'attuazione pratica del progetto, che li ha resi leggermente più lenti rispetto ai vincitori. La terza posizione è andata al team Dynamis PRC del Politecnico di Milano con un buon posizionamento nell'Autocross e il trionfo nel Business Presentation Event. Tuttavia, sono stati penalizzati per non aver concluso la prova di Endurance.  
**CLASSE 1D:** Nella Classe 1D (Driverless), i team provenienti dall'Università di Napoli e dall'Università di Modena e Reggio Emilia, che avevano già partecipato alle edizioni precedenti, hanno mostrato un notevole miglioramento. Il primo premio è stato assegnato a UniNa Corse - Squadra Corse dell'Università degli Studi di Napoli Federico II per la loro performance eccezionale nell'Acceleration; un risultato ottenuto grazie alla loro abile gestione della traiettoria sul rettilineo e ad un motore performante, che ha consentito alla vettura di eccellere in tutte le prove dinamiche. Inoltre, il team è stato premiato anche negli eventi statici, aggiudicandosi il primo posto nella Classe 1D sia nel Cost Event sia nel Business Presentation Event. Al secondo posto figura il Global Formula Racing della Oregon State University. Anche se hanno scelto di installare una sola camera come sensori a disposizione, sono riusciti a completare con successo l'Autocross (sebbene non abbiano concluso



il Trackdrive). Hanno ottenuto il secondo posto sia nel Cost Event che nel Design Event, dimostrando la loro abilità e dedizione nel progetto dell'auto senza conducente. In terza posizione, infine, si è piazzato il team MoRe Modena Racing Driverless dell'Università di Modena e Reggio Emilia, con una vettura che è stata la più vicina a completare la prova di Trackdrive.

**CLASSE 3:** Per quanto riguarda la presentazione del solo progetto dell'auto, senza prototipo, il team Sapienza Corse dell'Università di Roma Sapienza ha conquistato il primo posto in classifica per la complessità del progetto, essendo mirato a un futuro sistema ibrido da realizzare. Al secondo posto si è classificato l'AAM Driverless Racing Team dell'Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport. In terza posizione, Polimarche Racing Team dell'Università Politecnica delle Marche.

**COST EVENT:** Nella Classe 1D ha vinto UniNa Corse - Squadra Corse dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, dimostrando una gestione eccellente dei costi del progetto. Al secondo posto troviamo Global Formula Racing

della Oregon State University e al terzo posto Firenze Race Team dell'Università degli Studi di Firenze. Per quanto riguarda la Classe 1E, il team Race UP Electric dell'Università degli Studi di Padova ha raggiunto la prima posizione, seguito al secondo posto da E-Agle Trento Racing Team dell'Università di Trento e al terzo posto da TU Darmstadt Racing Team e.V. della TU Darmstadt. Infine, per la Classe 1C, il team Race UP Combustion dell'Università degli Studi di Padova si è piazzato al primo posto seguito da CULS Prague Formula Racing della Czech University of Life Sciences in Prague e UniBo Motorsport dell'Università di Bologna.

#### **BUSINESS PRESENTATION**

**EVENT:** Nella Classe 1D si è aggiudicato il primo posto UniNa Corse - Squadra

Corse dell'Università degli Studi di Napoli Federico II grazie ad una presentazione di alto livello. Al secondo posto Squadra Corse Driverless Polito del Politecnico di Torino e al terzo posto MoRe Modena Racing Driverless dell'Università di Modena e Reggio Emilia. In Classe 1E, il team Dynamis PRC del Politecnico di Milano ha ottenuto la prima posizione, seguito da ISC FS Racing Team della ICAI | Comillas Pontifical University e da E-Team Squadra Corse dell'Università di Pisa. Infine, per la Classe 1C, Bimasakti Racing Team dell'Universitas Gadjah Mada si è classificato al primo posto, seguito da Race UP Combustion dell'Università degli Studi di Padova e da UniBo Motorsport dell'Università di Bologna.

**DESIGN EVENT:** Nella Classe 1D, il primo posto



è stato conquistato da eForce FEE Prague Formula della Czech Technical University in Prague con un progetto di eccellenza. Al secondo posto troviamo Global Formula Racing della Oregon State University e al terzo posto MoRe Modena Racing Driverless dell'Università di Modena e Reggio Emilia, entrambi con progetti altamente competitivi e innovativi. Nella Classe 1E, si è confermato in prima posizione FS Team Tallinn di Tallinn UT/ UAS, con un progetto di design straordinario. Al secondo posto si è classificato Dynamis PRC del Politecnico di Milano e al terzo posto WHZ Racing Team di UAS Zwickau, entrambi con progetti di alto livello e soluzioni creative. Infine, per la Classe 1C, il primo posto è stato assegnato a Race UP Combustion dell'Università degli Studi di Padova, con un progetto di design avanzato. Seguono MoRe Modena Racing Combustion dell'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia al secondo posto e CULS Prague Formula Racing della Czech University of Life Sciences in Prague al terzo posto, entrambi con progetti di grande valore e prestazioni notevoli.

## **PREMI SPECIALI**

Durante la cerimonia di premiazione sono stati consegnati alcuni prestigiosi riconoscimenti: il premio Dallara "Award for the best Car/Resources balance" assegnato a Race UP Combustion dell'Università degli Studi di Padova per

il loro straordinario equilibrio tra le risorse impiegate nella realizzazione della vettura. Il premio "ITT" meritatamente conferito a WHZ Racing Team di UAS Zwickau, primo classificato nella classe delle auto elettriche (1E) per il loro eccellente lavoro. Il premio "Podium Advanced Technologies Best Battery Award 2023" assegnato a WHZ Racing Team di UAS Zwickau, non solo per aver progettato un'ottima batteria che ha sostenuto le prestazioni di alto livello dell'auto nelle prove dinamiche, ma anche per aver dimostrato particolare attenzione agli aspetti di sicurezza e innovazione tecnica. Il premio "TeoRace Special Award" conferito da Teoresi Group a UniUD E-Racing Team dell'Università degli Studi di Udine, per il miglior processo di sviluppo dell'elettronica includendo controlli, metodi e architetture innovativi nel loro progetto. Hanno implementato con successo un sistema di aggiornamento software da remoto, telemetria in tempo reale e progettazione di hardware personalizzato, dimostrando un'elevata innovazione nel processo di sviluppo software embedded. Infine, l'ANFIA Special Award "Type-approve your FSAE Italy car" assegnato a Graziano Natalini, Chairman e Team Leader di Salento Racing C-Team dell'Università del Salento, in riconoscimento del suo prezioso contributo nel tipo di approvazione della vettura per FSAE Italy.

**ATTREZZATURE**

A cura della redazione

In questo contesto nasce Perpetuo, un software di intelligenza artificiale, intuitivo e di facile utilizzo, in grado di dialogare con qualunque macchina e periferica dell'isola produttiva, di qualsiasi marca e tipologia.

Il nuovo software è prodotto da Gefond, in collaborazione con produttori di macchine, forni, trince, robot e sistemi di lubrificazione e termoregolazione, macchine di lavorazione meccanica, che con grande attenzione al cliente e alle nuove tecnologie, si distingue per offrire i prodotti più performanti disponibili sul mercato.

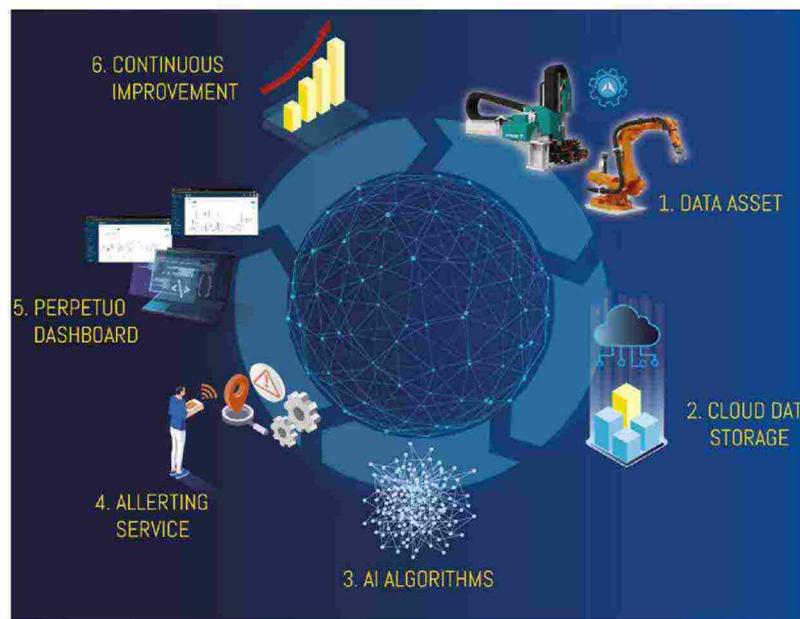
Il mondo dell'industria si sta evolvendo con un processo di riconversione graduale e programmato, attraverso la ricerca di nuove tecnologie volte al miglioramento dell'efficienza e di conseguenza della produttività degli impianti; Perpetuo è la soluzione che trasforma l'esperienza dei tecnici e degli utenti finali in una piattaforma software in grado di monitorare costantemente, grazie ad algoritmi di Machine Learning, i macchinari e i loro trend per determinare in anticipo eventuali anomalie. Inoltre, attraverso un "apprendimento condiviso" delle macchine, favorisce l'acquisizione totale e la trasmissione integrale della conoscenza e dell'esperienza storica della manutenzione degli impianti.

I sensori aiutano a conoscere in tempo reale lo stato dei vari componenti, a predisporre gli interventi necessari e quindi a organizzare la manutenzione prima che il guasto avvenga.

Inoltre, l'analisi in tempo reale dei dati raccolti è uno strumento strategico per identificare comportamenti indesiderati di parti meccaniche, elettriche, idrauliche e pneumatiche soggette a usura o guasti. Si tratta di un sistema che accompagna la produzione, non interferisce in alcun modo con l'organizzazione esistente, permette di ottimizzare i tempi e i costi di manutenzione e risponde ai requisiti della certificazione

L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE È DIVENTATA UNA TECNOLOGIA INDISPENSABILE PER LE AZIENDE, CHE PERMETTE DI OTTIMIZZARE IL PROCESSO DI PRODUZIONE RENDENDOLO PIÙ STABILE, DI RIDURRE I COSTI DI MANUTENZIONE E I TEMPI DI FERMO MACCHINA, DI ALLUNGARE IL CICLO DI VITA DEGLI IMPIANTI E AUMENTARNE L'EFFICIENZA

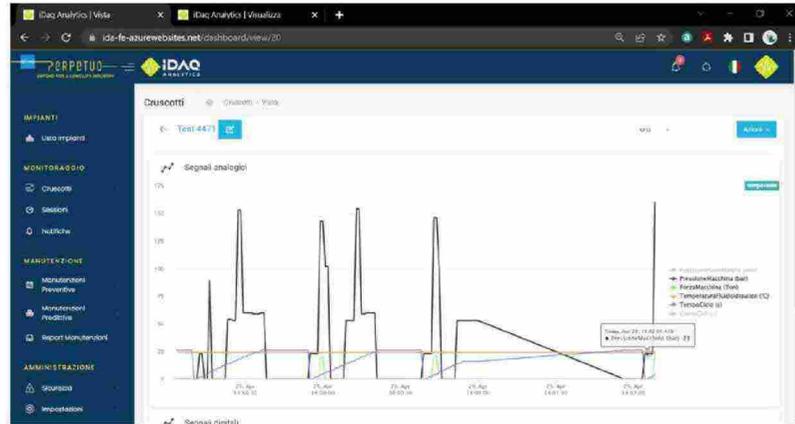
# L'IA PER LA MANUTENZIONE PREDITTIVA



IATF. Il risultato è una soluzione modulare che consente di avere una manutenzione preventiva e predittiva e può essere facilmente integrato con qualsiasi altro software gestionale, di produzione o di manutenzione disponibile sul mercato. Perpetuo è in sostanza uno strumento indispensabile in grado di supportare le aziende non solo nella gestione dell'attività di manutenzione quotidiana, ma anche nella visione di sviluppo strategico. «L'industria 4.0 - dichiara Tiziana Tronci, External Relations Manager and New Products Developments di Gefond - ha portato all'acquisto di macchine che raccolgono dati, ma che raramente vengono controllati, analizzati e interconnessi tra di loro. La trasformazione della raccolta di dati in azioni utili consente di avere un processo di produzione più stabile, una riduzione dei tempi di fermo macchina e un miglioramento della qualità. Da questa consapevolezza nasce Perpetuo. È necessario un cambiamento culturale. Prendersi cura dei macchinari. Non solo possederli ma curarsene. Questa è la nostra missione».

**Le nuove tecnologie**

Tra le tecnologie cui il mercato guarda con interesse ci sono quelle di Intelligenza Artificiale (AI) e Machine learning, già adottate o in corso di implementazione da più della metà delle aziende intervistate. A queste si associa il tema della manutenzione predittiva, uno dei tipici servizi di erogazione digitale, soprattutto nel Manifatturiero.



OEE= Original Equipment Effectiveness  
Fonte: Deloitte analysis.

Gefond ha, quindi, sviluppato, in collaborazione con una software house specializzata, una soluzione di manutenzione predittiva ideale per tenere sotto controllo il processo con tutte le sue numerose varia-

bili. «È nato così un software che rende la vita dell'impianto più lunga; porta vantaggi ai clienti utilizzatori, ma anche costruttori di macchinari che hanno accesso da remoto ai dati relativi alla macchina e possono fare considerazioni a lungo termine». Tiziana Tronci, Board Member & New Products Development di Gefond. Da tempo si discute del valore di associare i servizi ai prodotti. Il modello è ormai noto. Sebbene i servizi tradizionali siano ancora la fonte primaria dei ricavi delle organizzazioni, grazie ai servizi digitali aumentano le opportunità di stringere relazioni a lungo termine coi clienti.

**NON SOLO MANUTENZIONE MA ANCHE FORMAZIONE**

Gefond e Anfia Service hanno stretto un accordo sulla formazione. In particolare lavorano insieme per creare proposte di formazione sulla manutenzione predittiva. Anfia Service, società di servizi di ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, è una delle maggiori associazioni di categoria in Italia associate a Confindustria. Le richieste normative coinvolgono sempre di più la manutenzione come parte attiva nel raggiungimento degli obiettivi di qualità ed efficienza. Gli obiettivi si raggiungono solo con un continuo e metodico utilizzo degli strumenti più adatti, lo scopo della formazione è quello di individuare e saper utilizzare tali strumenti. I corsi sviluppati congiuntamente si propongono di analizzare gli argomenti necessari alla costruzione, gestione e miglioramento del Sistema Manutenzione

## Auto, Anfia: crescono benzina e diesel, rimodulare incentivi

Auto ricaricabili al 9,3%. Vavassori: riallocare anche fondi 2022 Milano, 1 set. (askanews) Anche ad agosto 2023 il mercato auto italiano si mantiene positivo, tornando a crescere a doppia cifra (+12%), ma i volumi risentono ancora del confronto con i livelli pre-pandemia (-10,6% su agosto 2019), afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia. Per supportare la ripresa del settore e, soprattutto, il rinnovo del parco in chiave ecologica, è importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. E' fondamentale, inoltre, riallocare i 250 milioni di euro avanzati dall'ecobonus 2022, oltre ai circa 300 milioni che si stanno accumulando nell'anno in corso. La collaborazione con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy per definire, entro la fine dell'anno, un piano strutturato di medio periodo, che guarda al 2030, rappresenta un tassello fondamentale per sostenere la transizione green della filiera automotive e promuovere la competitività della supply chain italiana non solo in termini di manufacturing, ma anche di ricerca e sviluppo. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione<sup>1</sup>, le autovetture a benzina e diesel vedono il mercato di agosto in aumento, rispettivamente del 25,1%, con quota di mercato al 30,1%, e del 3%, con quota al 16,6%. Nei primi otto mesi del 2023, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 21,7% e quelle delle auto diesel del 13,1%, rispettivamente con quote di mercato del 28,4% e del 18,8%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, nel solo mese di agosto, il 53,3% del mercato, con volumi in crescita dell'8,4% rispetto a quelli di agosto 2022. Nel cumulato crescono del 22,3% con una quota del 52,8%. Tra queste, le autovetture elettrificate rappresentano il 43,4% del mercato di agosto e il 43,7% del cumulato, in aumento del 6,2% nel mese e del 24,3% negli otto mesi. Nel dettaglio, le ibride non ricaricabili diminuiscono dell'1,4% nel mese, con una quota del 34,1%, mentre nel cumulato crescono del 26,2%, con una quota del 35,2%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili aumentano del 48,3% ad agosto e rappresentano il 9,3% del mercato del mese (ad agosto 2022 era del 7%); nel cumulato crescono del 17% e hanno una quota dell'8,5% (in calo di 0,2 p.p. rispetto agli otto mesi del 2022). Le auto elettriche hanno una quota del 5,1% nel mese e del 3,9% nel cumulato; le vendite crescono del 77,3% ad agosto e del 32,7% nel cumulato. Le ibride plug-in aumentano del 23,7% ad agosto e mantengono una variazione positiva nel cumulato (+6,2% negli otto mesi). Esse rappresentano il 4,2% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,6% del totale da inizio anno. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,9% dell'immatricolato di agosto, quasi interamente composto da autovetture Gpl (in incremento del 25,6% nel mese). Un marginale 0,1% è da ascrivere alle autovetture a metano, che nel mese diminuiscono dell'82,4%. Navigazione articoli



## ECONOMIA MOBILITÀ SOSTENIBILE

# L'auto elettrica in Italia non sfonda: solo quattro mezzi ogni cento tra le nuove immatricolazioni

Pesano i costi. Gli investimenti sulle colonnine premiano il Nord Europa. Nel nostro Paese la rete è adeguata. Ma solo con questi numeri

di Tommaso Carboni

30 AGOSTO 2023



COMMENTA  
Coming soon



Staccò i cavalli dalla carrozza, mettendo al loro posto una rudimentale batteria. Scozia, 1831. Robert Anderson oggi ha una pagina Wikipedia di nemmeno tre righe. Ma il futuro dell'auto mondiale comincia proprio dal fiasco

di quell'oscuro ingegnere. La sua carrozza, in effetti la prima auto elettrica della storia, non era molto pratica: andava avanti, sì, ma la batteria non si poteva ricaricare. Eppure quello non fu il bacio della morte per quel tipo di motore. **Pare che in America, nel 1900, circolasse il doppio di veicoli elettrici rispetto al numero di vetture a benzina** - certo, con batterie migliori di quella progettata da Anderson. L'elettrico però aveva i giorni contati. La produzione di massa della Ford Model T, l'espansione dell'industria petrolifera e l'abbassamento dei prezzi sancirono la vittoria del motore endotermico in Europa e Stati Uniti. Così il Novecento è stato il secolo di bielle e pistoni. Il secolo della crescita, del benessere, ma anche dell'accumulo di gas serra nell'atmosfera, alla base dell'attuale riscaldamento globale e del cambiamento climatico.

I trasporti generano circa il 20% del totale dei gas serra nel mondo e i veicoli stradali ben più della metà di questa quota. Ed è così che l'auto elettrica, a zero emissioni, ha potuto prendersi la sua rivincita.

La svolta è cominciata nel 2003 con la nascita di Tesla, la casa automobilistica di Elon Musk. Oggi siamo nel pieno di questa rivoluzione. Pensate che **dieci anni fa le auto elettriche e ibride realizzavano solo lo 0,2% delle vendite di auto nuove nel mondo. La loro quota è salita al 13% nel 2022**, e continuerà a crescere.

Anche le stime più prudenti indicano che nel 2040 circa tre quarti (il 75%) delle vendite di macchine nuove in tutto il mondo saranno completamente elettriche. Dunque la strada è segnata: Asia, America ed Europa si muovono nella stessa direzione. Le case automobilistiche e la filiera delle componenti hanno investito e investiranno nella transizione elettrica 1.160 miliardi di dollari entro il 2030. Una cifra impressionante, ed è anche per questo – grazie a innovazioni ed economie di scala – che i prezzi stanno scendendo, anche se restano alti rispetto alle controparti a benzina e diesel.

Poi c'è la spinta dei governi. La **Cina** vuole che entro il 2035 tutte le nuove auto vendute sul proprio mercato siano elettriche, ibride oppure a idrogeno. Anche il presidente americano **Joe Biden** ha proposto limiti più rigorosi, il più stringente dei quali prevede che entro il 2032 circa due terzi delle nuove macchine vendute siano alimentate da batterie. In questa corsa si inserisce l'Europa che fra tutti si pone gli obiettivi più ambiziosi. Il Consiglio europeo dei ministri dell'Energia ha fissato per il 2035 il divieto di immatricolare auto e veicoli leggeri inquinanti, aprendo la strada alla mobilità completamente elettrica.

Una fuga in avanti considerata da molti eccessiva. **L'Europa**, fra poco più di dieci anni, sarebbe in effetti l'unico continente a bloccare la vendita di nuove macchine con motori endotermici. Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica italiana, dice che il passaggio all'elettrico è necessario ma con un'obiezione di fondo: «In Europa ci stiamo chiudendo in un cul-de-sac abbastanza inspiegabile. Perché non abbiamo vantaggi competitivi manifesti, non abbiamo tecnologie molto superiori ad America e Cina nell'elettrico». **Una parte dell'industria automobilistica chiede alle istituzioni europee di rispettare la neutralità tecnologica**, il principio secondo cui conta l'obiettivo (ridurre le emissioni di gas serra), non il modo in cui lo raggiungi. Chi spinge su questa strada sostiene che esistano carburanti alternativi a bassissime emissioni. La Germania ha strappato una deroga per continuare a vendere in Europa auto alimentate da e-fuels, i carburanti sintetici basati sull'idrogeno anche oltre il 2035. Fa pressione anche l'Italia, che cerca di sfruttare l'apertura per accreditare i biocarburanti, per ora rimasti fuori.

Il punto fondamentale è che queste soluzioni allungherebbero la vita del motore endotermico. E una transizione un po' più lunga potrebbe anche essere meno traumatica, sostengono in molti. Tanto più che l'Europa produce attorno al 7% dei gas serra globali, e il trasporto stradale europeo meno di un quarto di questa quota, quindi più o meno l'1,5% delle emissioni di CO2 nel mondo. Secondo Vavassori, anche se tutto il comparto europeo dell'auto si convertisse all'elettrico, con le attuali fonti di energia le emissioni si ridurrebbero della metà. Per il pianeta quindi un calo quasi irrilevante. Mentre **per la filiera italiana la transizione energetica avrà certamente un impatto**.

Secondo l'Anfia, ci sono circa 450 aziende e 70mila lavoratori che saranno toccati dal cambiamento. I rischi però non sono affatto uguali per tutti. Nel passaggio all'elettrico il 60-65% delle componenti di un veicolo non subisce modifiche importanti, spiega Vavassori. Del resto la macchina elettrica è sempre una macchina: il pianale, le sospensioni, i freni, le ruote, gli interni e molte altre parti non cambiano. Il passaggio invece è molto più critico per tutti quei settori legati al motore endotermico. Una parte di dipendenti, magari più in là con gli anni, andrà effettivamente aiutata anche con scivoli e prepensionamenti.

Il punto è capire di quante persone si tratti. «Dipende da come accettiamo a livello europeo il concetto di neutralità tecnologica. Come ci sappiamo aprire ai carburanti alternativi, gli e-fuel cari alla Germania, ma anche i biofuel usati già abbastanza in nord Europa nelle flotte di trasporto pesante», continua Vavassori. «Oggi carburanti bio e sintetici sono molto costosi. Ma sono tecnologie ancora agli inizi. Bisogna investire e fare

ricerca. Perché se c'è una strada per l'Europa per ricominciare a essere leader nella mobilità è soprattutto con ricerca e sviluppo in carburanti e combustibili alternativi, e anche in chimica alternativa delle batterie per essere meno dipendenti dalle materie prime cinesi».

È un dato di fatto che **case sportive come Ferrari e Porsche vogliono fortemente la benzina sintetica**.

Tuttavia, per diversi analisti gli e-fuel e i biofuel non sono la panacea. Costosi e ancora difficili da produrre su larga scala: secondo una stima della Federazione europea per i trasporti e l'ambiente, la disponibilità di e-fuel in Europa sarà così limitata che nel 2035 potrà alimentare non più del 2% dei veicoli in circolazione. Se così fosse, per la filiera italiana la strada migliore sarà quella di attrezzarsi per prosperare in un futuro dominato dall'elettrico. E la transizione, se ben accompagnata, potrebbe portare anche a un aumento del **numero di occupati nel settore dell'auto che negli ultimi 20 anni ha perso in Italia più del 20% dei posti di lavoro**.

Secondo una ricerca dell'Università Ca' Foscari di Venezia e di Motus-e, l'associazione di industriali, filiera automotive e mondo accademico che vuole accelerare la mobilità elettrica, il passaggio alle macchine a batterie potrebbe far guadagnare all'Italia più di 15mila posti di lavoro entro il 2030. Questo perché, secondo Motus-e, i tre quarti degli occupati nella filiera dell'auto non producono componenti legate esclusivamente al motore endotermico. Dunque, una crescita pure marginale delle attività connesse all'elettrificazione (pezzi per le batterie, inverter, elettronica di potenza) potrebbe compensare anche un dimezzamento di posti nelle parti più a rischio delle auto tradizionali.

Per il 2030, l'obiettivo sarebbe portare sulle nostre strade circa quattro milioni di veicoli elettrici. Dai numeri dell'ultimo semestre, emerge che **l'elettrico sta crescendo bene in Europa, dove ha preso il 15% del mercato, ma la diffusione è molto più lenta in Italia, dove le nuove immatricolazioni elettriche hanno una quota di meno del 4% del totale** (in tutto il parco circolante elettrico italiano, secondo Motus-e, è di 200mila macchine).

La strada quindi è lunga, servono incentivi, ma soprattutto i prezzi devono scendere: le auto a batteria, non a caso, stanno avendo più successo in Nord Europa, mercati più ricchi. L'altro ostacolo, citato da tutti gli analisti del settore, sono le colonnine di ricarica. I governi cominciano a rendersene conto. Come verranno ricaricate tutte le auto elettriche? Oggi l'Unione Europea ha predisposto circa mezzo milione di punti di ricarica: un numero scarso, a detta degli esperti, e le strutture sono anche distribuite in modo piuttosto diseguale. Fino al 2030, secondo Acea, l'associazione europea dei costruttori auto, dovrebbero essere installati 14mila punti di ricarica pubblici a settimana, ma il numero oggi è fermo a duemila. Sono concentrati in Olanda, che ha più di 100mila punti, Francia (circa 83mila) e Germania (82 mila). Ma anche l'Italia non è messa male: stando alle ricerche di Motus-e, ha più di 45mila punti di ricarica pubblici e 400mila privati. Più che sufficienti, per le (ancora) poche auto elettriche in circolazione.

[TORNA ALL'INIZIO](#)

L'Espresso

L'ESPRESSO MEDIA S.R.L

PARTITA IVA 12262740967

Company

CHI SIAMO

LE GUIDE DE  
L'ESPRESSO

Iscrizioni

SERVIZIO CLIENTI  
ARRETRATI

SERVIZIO CLIENTI  
DIGITALE

NEWSLETTER

Legal

TERMINI DI  
UTILIZZO

PRIVACY POLICY

COOKIE

Seguici



v1.0.1

Powered by Men At Code




## Mercato auto, +12% le vendite di agosto in Italia. Negli otto mesi crescita del 20,3%. Livello antecrisi però ancora lontano

condividi l'articolo



TORINO - Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022. Nei primi otto mesi di quest'anno le immatricolazioni sono state 1.040.560 con una crescita del 20,3% sullo stesso periodo del 2022. I

dati sono stati pubblicati dal ministero dei Trasporti. Il MIT ha segnalato che i trasferimenti di proprietà sono stati 306.962 a fronte di 283.920 passaggi registrati ad agosto 2022, con un aumento dell'8,12%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 386.718, ha interessato per il 20,62% vetture nuove e per il 79,38% vetture usate. Guardando alle performance dei marchi in agosto, i rialzi delle immatricolazioni più elevati sono stati quelli di Jeep (+106,4% a 3.381 unità), Cupra (+88,99% a 1.064 unità) e Mg (+277,8% a 1.481 unità). Balzo esponenziale per Tesla (+2.029% a 2.129 unità).

Tra le flessioni maggiori in termini percentuali, invece, ci sono state quelle di Lynk (-96% a 11 unità), Fiat (-20,39% a 8.542 unità) e Ford (-27,05% a 3.948 unità). In relazione alle quote di mercato, alle spalle del marchio Fiat (10,71%), il marchio Volkswagen ha fatto registrare un calo delle immatricolazioni del 2,15% a 5.565 unità, con una quota di mercato in calo al 6,98%. Il marchio Toyota, che ha una quota del 6,3%, ha venduto 5.024 auto (+6,87%). Da segnalare che Peugeot ha una

### ECONOMIA



#### LA CRESCITA

**Byd triplica utile netto semestrale a 1,39 mld euro. L'aumento è del 204,6% rispetto all'anno precedente**



#### IL RILANCIO

**Anfia, nei primi sei mesi in Italia prodotte 486.494 unità (+19,2%). Per le vetture a giugno dato quasi raddoppiato sul 2022 (+92,1%)**

quota del 4,84%, Renault del 4,22% e Ford del 4,95%. Stellantis ha venduto in Italia nel mese di agosto 25.336 auto, numero invariato rispetto allo stesso mese del 2022. La quota di mercato è del 31,8% rispetto a 35,5%. Negli otto mesi le immatricolazioni sono state 343.091, in crescita del 7,7% sull'analogo periodo del 2022, con la quota di mercato in calo dal 36,8% al 32,9%. Restano lontani per il mercato italiano dell'auto, nonostante da agosto del 2022 il segno sia sempre positivo, «i livelli ante crisi» (-21,5%) e va male la raccolta ordini. Lo sottolinea il Centro Studi Promotor.



«Se si mantenesse il tasso di incremento di agosto fino a fine anno, il 2023 - spiega il Csp - potrebbe chiudere con 1.583.993 immatricolazioni e quindi con una crescita del 20% sul 2022, ma questo livello è tutt'altro che soddisfacente in quanto per far fronte all'esigenza di sostituire le auto più vecchie e quindi più inquinanti e meno sicure occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2.000.000 di unità all'anno. Il mancato raggiungimento di tale livello sta costringendo molti automobilisti a mantenere in esercizio auto che sarebbero da tempo da rottamare. I dati sulle radiazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) diffusi dall'Acì sono eloquenti. Nel 2019 le radiazioni annue furono 1.540.680, nel 2021 ancora 1.491.281, ma nel 2022 sono precipitate a 1.051.834 e nel 2023 potrebbero arrivare sotto quota 1.000.000. Incide anche la transizione energetica in quanto vi sono forti pressioni per il passaggio all'auto elettrica, ma molti possibili acquirenti non si sentono ancora pronti a fare questa scelta per il prezzo elevato o per riserve sulle idoneità dell'auto elettrica a rispondere alle loro esigenze.

Le case auto hanno ancora un portafoglio ordini importante di vetture non ancora consegnate per le carenze di microchip e di altri componenti essenziali per la loro costruzione, ma l'acquisizione di nuovi ordini appare insoddisfacente». Dall'inchiesta congiunturale del Centro Studi Promotor emerge che in agosto ben il 72% dei concessionari giudica basso il livello di ordini. È del tutto evidente, secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, che «se questa situazione non si sbloccherà in tempi ragionevolmente brevi il mercato italiano dell'auto potrebbe trovarsi in nuove difficoltà».

condividi l'articolo



Venerdì 1 Settembre 2023 - Ultimo aggiornamento: 21:06 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

## ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Mercato auto, +12% le vendite di agosto in Italia. Negli otto mesi crescita del 20,3%. Livello antecrisi però ancora lontano



Byd triplica utile netto semestrale a 1,39 mld euro. L'aumento è del 204,6% rispetto all'anno precedente



Anfia, nei primi sei mesi in Italia prodotte 486.494 unità (+19,2%). Per le vetture a giugno dato quasi raddoppiato sul 2022 (+221%)

## MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT

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

## AUTO ITALIA: ANFIA, SEGNO POSITIVO MERCATO, ATTESA RIMODULAZIONE INCENTIVI GREEN



(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 01 set - In agosto il mercato dell'auto italiano ha dato "un altro segnale positivo", anche se "i volumi restano al di sotto dei livelli pre-pandemia", sottolinea **Anfia**, associazione nazionale filiera industria automobilistica commentando i dati sulle immatricolazioni del mese scorso. "Per supportare la ripresa del settore e, soprattutto, il rinnovo del parco in chiave ecologica, e' importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. E' fondamentale, inoltre, riallocare i 250 milioni di euro avanzati dall'ecobonus 2022, oltre ai circa 300 milioni che si stanno accumulando nell'anno in corso", ha detto Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**. L'associazione segnala inoltre che, inattesa dell'annunciata rimodulazione degli incentivi all'acquisto delle vetture green, **Anfia** prosegue la collaborazione con il ministero delle Imprese e del Made in Italy per definire un piano strutturato al 2030, finalizzato a sostenere la transizione e il rilancio industriale della filiera automotive. Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, **Anfia** segnala che le autovetture a benzina e diesel vedono il mercato di agosto in aumento, rispettivamente del 25,1%, con quota di mercato al 30,1%, e del 3%, con quota al 16,6%. Quelle ad alimentazione alternativa rappresentano, ad agosto, il 53,3% del mercato, con volumi in crescita dell'8,4%. Tra queste, le autovetture elettrificate rappresentano il 43,4% del mercato di agosto, le ibride non ricaricabili diminuiscono dell'1,4% nel mese e le immatricolazioni di autovetture ricaricabili aumentano del 48,3% rappresentano il 9,3% del mercato del mese (ad agosto 2022 era del 7%). Le auto elettriche hanno una quota del 5,1% nel mese e del 3,9% nel cumulato annuo.

Ars

(RADIOCOR) 01-09-23 18:43:20 (0578) 5 NNNN

**TAG****ITA**Servizi  
PubblicitàAltri link  
Comitato Corporate Governance EN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Mercato auto: a luglio 119 mila immatricolazioni (+8,7% rispetto a luglio 2022)

Crescono le auto a benzina, a GPL ed elettrificate, diminuiscono leggermente le diesel mentre le elettriche registrano una quota di mercato del 3,4%. E quanto emerge dal rapporto mensile sull'andamento del mercato italiano delle autovetture realizzato da ANFIA. Nel mese di luglio, sono state immatricolate oltre 119mila autovetture, in aumento dell'8,7% rispetto allo stesso mese del 2022. Nel cumulato dei primi sette mesi, le immatricolazioni sono state circa 960mila, in aumento del 20,9%.



Crescono le auto a benzina, a GPL ed elettrificate, diminuiscono leggermente le diesel mentre le elettriche hanno una quota di mercato del 3,4%. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono luglio in crescita del 4,2%, con una quota di mercato del 28,2%. Al contrario, calano le autovetture diesel (-5,7% su luglio 2022), con una market share del 17,7%. Nei sette mesi, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate del 21,0% (28,2% di quota) e quelle delle diesel del 13,8% (19,0% di quota nel periodo). Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 53,4% del mercato del solo mese di luglio, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2022 (+17,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 23,6% e salgono ad una quota di mercato del 52,8% (+1,2 p.p. rispetto al cumulato del 2022). Le autovetture elettrificate rappresentano il 43,5% del mercato di luglio, mentre, nel cumulato hanno una quota del 43,7%, con volumi in crescita (+15,5% nel mese e +25,9% nel cumulato). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 16,7% nel mese, con una quota di mercato del 35,6%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 28,5%, con una market share del 35,3%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili crescono del 10,6% nel mese (quota di mercato: 7,9%) e del 16,4% nel cumulato (market share: 8,4%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 3,4% e aumentano del 14,4% nel mese. Aumentano anche le ibride plug-in, del 7,9% e rappresentano il 4,4% del mercato di luglio. Anche nel cumulato entrambe le alimentazioni risultano in aumento, rispettivamente +28,9% e +7,7%. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,9% dell'immatricolato di luglio, di cui il 9,8% è composto da autovetture Gpl (+34,6% su luglio 2022) e lo 0,1% da autovetture a metano (-83,4%). Nel cumulato dei 7 mesi, le autovetture Gpl risultano in crescita del 25,7% e quelle a metano in calo dell'86,2%. FacebookTwitterEmailCondividi



## ANFIA Ecco com'è andato il 1° semestre 2023 per Veicoli Commerciali, Autocarri e Autobus

Venerdì, 1 settembre 2023



Anfia ha comunicato i dati relativi al mercato dei Veicoli Commerciali, Autocarri e Autobus in UE-EFTA-UK nel primo semestre del 2023. Secondo cui quello dei veicoli commerciali leggeri si attesta a 926mila unità e registra un aumento del 12,6% rispetto al primo semestre 2023.

Per gli autocarri con ptt superiore a 3.500 kg si contano oltre 211.590 nuove registrazioni, in aumento del 20,1%. Inoltre, analizzando il mercato degli autocarri per segmento, per gli autocarri pesanti (ptt  $\geq$ 16.000 kg), con 177.358 unità vendute, la crescita è del 19,4%. Invece per quanto riguarda gli autobus con ptt superiore a 3.500 kg si registrano oltre 18mila immatricolazioni, con una crescita del 13%. Ma andiamo a vedere tutto nel

dettaglio.

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri (VCL), che include van, furgoni, pick-up e autocarri piccoli, ha registrato nell'area UE-EFTA-UK oltre 925.669 nuove immatricolazioni nei primi 6 mesi del 2023, in crescita del 12,6% sui volumi del primo semestre 2022.

In tutti i major markets europei si registrano crescite: +26,6% in Spagna, +17,7% nel Regno Unito, +15,5% in Germania, +9,2% in Italia e +3,6% in Francia.

Le nazioni con maggior numero di immatricolazioni sono la Francia con 189.948 nuove targhe (20,5% del mercato europeo), seguita dal Regno Unito con 170.889 immatricolazioni (quota 18,5%) e dalla Germania con 126.603 unità (quota 13,7%). Al quarto posto l'Italia con 94.490 nuove targhe ed il 10,2% di quota di mercato e al quinto posto la Spagna con 72.207 immatricolazioni (quota 7,8%).

I primi 5 Top Market detengono insieme il 70,7% del mercato (654.137 immatricolazioni), mentre il restante 29,3% (271.532 immatricolazioni) è costituito dagli altri paesi dell'area UE-EFTA-UK.

Nel mercato UE-EFTA-UK le vendite di autocarri medi-pesanti nel primo semestre 2023 totalizzano 211.590 immatricolazioni, con un aumento 20,1% rispetto al primo semestre 2022.

In tutti i principali mercati si registrano aumenti a doppia cifra: +24,8% in Germania, +20,1% nel Regno Unito, +12,6% in Italia, +12,3% in Francia e infine +10,8 in Polonia.

Il maggior numero di immatricolazioni si registra in Germania con 48.474 nuovi libretti (e una quota di mercato del 22,9%). A seguire la Francia con 27.389 (quota 12,9%), il Regno Unito con 26.101 (quota 12,3%), la Polonia con 17.297 (quota 8,2%) ed in quinta posizione l'Italia con 15.049 nuove immatricolazioni ed una quota di mercato del 7,1%. I primi 5 Top Market costituiscono il 63,5% del mercato (134.310 immatricolazioni) mentre i restanti paesi dell'area UE-EFTA-UK, il 36,5% (77.280 immatricolazioni).

Nell'area UE-EFTA-UK le vendite di autocarri  $\geq$ 16.000 kg nel primo semestre 2023 contano 177.358 unità, con una crescita del 19,4% rispetto al primo semestre 2022. La Germania, al primo posto come numero di immatricolazioni (36.650), registra una crescita del 25% e detiene il 20,1% della quota di mercato. A seguire la Francia (23.301 immatricolazioni) con una crescita del 9,9% ed una quota di mercato del 13,1%.

Il Regno Unito (20.644 immatricolazioni) cresce del 22,2% e raggiunge l'11,6% di quota. Al quarto posto la Polonia (15.584 immatricolazioni) registra una crescita delle vendite del 8,1% e raggiunge una quota di mercato del 8,8%. In quinta posizione l'Italia che con le sue 12.640 immatricolazioni registra una crescita del 14% e detiene una quota del 7,1%. I primi 5 Top Market detengono il 60,8% del mercato (107.819 immatricolazioni) mentre i restanti paesi dell'area UE-EFTA-UK il 39,2% (69.539 immatricolazioni).



Nel primo semestre 2023 le vendite di autobus nuovi con ppt >3.500 kg registrano un aumento del 13%, con 18.141 veicoli immatricolati; nello stesso periodo del 2022 erano 16.049 unità. La Francia è il primo paese per immatricolazioni di autobus (2.982 immatricolazioni e una quota del 16,4% del mercato UE+EFTA+UK) e registra un aumento del 22,3%. Seguono la Germania, con 2.667 unità (14,7% di quota) in crescita del 27,8% e il Regno Unito con 2.411 immatricolazioni (market share 13,3%), che però risulta in calo del 7% sul primo semestre del 2022.

Tra i cinque major market, l'Italia è quello che registra la crescita maggiore (+62,6%), insieme alla Spagna (+58,7%). Questi cinque mercati, con 12.181 unità, costituiscono il 67,1% delle immatricolazioni totali nell'area.

Compila il seguente modulo per ricevere la nostra newsletter:

Autorizzo al trattamento dei miei dati ai sensi della legge sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Vega Editrice | Il Mondo dei Trasporti | MDT Players | Paolo Altieri | Contatti | Condizioni d'uso

Il Mondo dei Trasporti © 2023 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°327 del 04/05/1991

MDT in diretta © 2023 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°42 del 08/02/2013

MDT Players © 2023 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°3687 del 12/03/2021

Direzione, redazione e amministrazione: Via Ramazzotti 20, 20900 Monza - tel. 039/493101 fax 039/493103 - info@vegaeditrice.it  
Sede Legale: Via Stresa 15 - 20125 Milano Direttore responsabile: Paolo Altieri - Editore: Vega Editrice - P.IVA 07336310151

Credits: Aleide

Per offrirti il miglior servizio possibile questo sito utilizza i cookies. Continuando la navigazione acconsenti al loro impiego. [Clicca qui per maggiori dettagli.](#)

> Tgcom24 > Economia > News d'agenzia > Auto: [Anfia](#), necessario rimodulare incentivi per transizione ecologica

Quotazioni Borsa  
News d'agenzia  
Indici Borse estere  
Fondi comuni  
Euro e valute  
Tassi  
Fisco  
Petrolio  
In collaborazione con   
Cerca Titoli  
  
  
Invia  
Note sull'utilizzo dei dati

## MF NEWSWIRES

< Indietro

### AUTO: ANFIA, NECESSARIO RIMODULARE INCENTIVI PER TRANSIZIONE ECOLOGICA

01/09/2023 18:40

MILANO (MF-NW)--Il mercato automobilistico italiano si mantiene positivo anche nel mese di agosto, tornando a crescere a doppia cifra (+12%), ma i volumi risentono ancora del confronto con i livelli pre-pandemia (-10,6% su agosto 2019). Per supportare la ripresa del settore e, soprattutto, il rinnovo del parco in chiave ecologica, e' importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. quanto afferma in una nota pubblicati oggi dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti afferma la necessita' di "riallocare i 250 milioni di euro avanzati dall'ecobonus 2022, oltre ai circa 300 milioni che si stanno accumulando nell'anno in corso". "La collaborazione con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy per definire, entro la fine dell'anno, un piano strutturato di medio periodo, che guarda al 2030, rappresenta un tassello fondamentale per sostenere la transizione green della filiera automotive e promuovere la competitivita' della supply chain italiana non solo in termini di manufacturing, ma anche di ricerca e sviluppo", aggiunge Vavassori. com/vsi (fine) MF NEWSWIRES (redazione@mfnewswires.it)

#### Strumenti

Stampa

Condividi

Invia  
Ricerca avanzata News

pubblicita'

Abbonati

Chi Siamo Newsletter Sondaggio La Rivista Appuntamenti Contatti

f t in

Web

Cerca nel sito



Home Succede Oggi In Prova Truck Light Truck Trailer Logistica Parts Eventi Vedi tutte le categorie ▾

## Mercato truck e van, molto bene il primo semestre in Europa. Crescita a doppia cifra in tutti i settori

Intorno al 20% l'aumento su base annua sia tra i medio-pesanti (fino a 16 ton), sia tra i veicoli pesanti con stazza superiore a 16 ton. Più contenuta, ma comunque apprezzabile, la crescita nel segmento dei commerciali leggeri. E anche in Italia è segno più in tutti i settori del trasporto merci su gomma.

09/01/2023 di Redazione



### In primo piano

[VIDEO] Renault Trucks T High 480 TC Cyborg, alla scoperta di un camion davvero unico

08/31/2023 Prove, Video

Risparmiare tempo e denaro: ora la funzione telematica DKV LIVE è disponibile anche su DKV BOX EUROPE

08/29/2023 Parts

Mercato truck e van, molto bene il primo semestre in Europa. Crescita a doppia cifra in tutti i settori

09/01/2023 Succede Oggi

IVECO ci mette il logo: ecco i camion elettrici e a fuel cell col marchio del costruttore nazionale

07/28/2023 Truck

Tira il mercato truck e van nei paesi di UE, EFTA e in UK (in pratica, nell'intera Europa). I dati diffusi da ANFIA (basati su rilevazioni ACEA) e relativi ai primi sei mesi dell'anno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

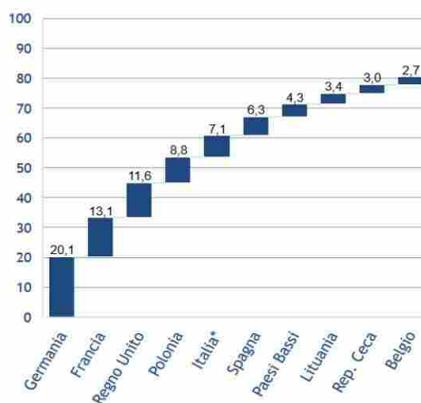
089849

mostrano una crescita importante per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri, i camion fino a 16 ton e quelli di stazza superiore alle 16 tonnellate.

Cominciamo dagli autocarri con massa uguale o superiore a 16 ton. Nell'area UE-EFTA-UK le vendite ammontano a 177.358 unità, con una crescita del 19,4% rispetto al primo semestre 2022. La Germania si conferma il primo mercato in quanto a volumi e cresce del 25%. Bene anche Francia e Regno Unito, mentre l'Italia si piazza al quinto posto (dietro anche alla Polonia) con 12.640 immatricolazioni e una crescita del 14% su base annua.

UE-EFTA-UK Immatricolazioni nei major markets  
Autocarri ≥16.000 kg

Major Markets	H1.2023	H1.2022	var. %
EU + EFTA + UK	177.358	148.547	19,4
Germania	35.650	28.523	25,0
Francia	23.301	21.206	9,9
Regno Unito	20.644	16.892	22,2
Polonia	15.584	14.417	8,1
Italia*	12.640	11.089	14,0
Spagna	11.147	9.863	13,0
Paesi Bassi	7.593	6.521	16,4
Lituania	6.073	4.006	51,6
Rep. Ceca	5.250	4.487	17,0
Belgio	4.801	3.857	24,5

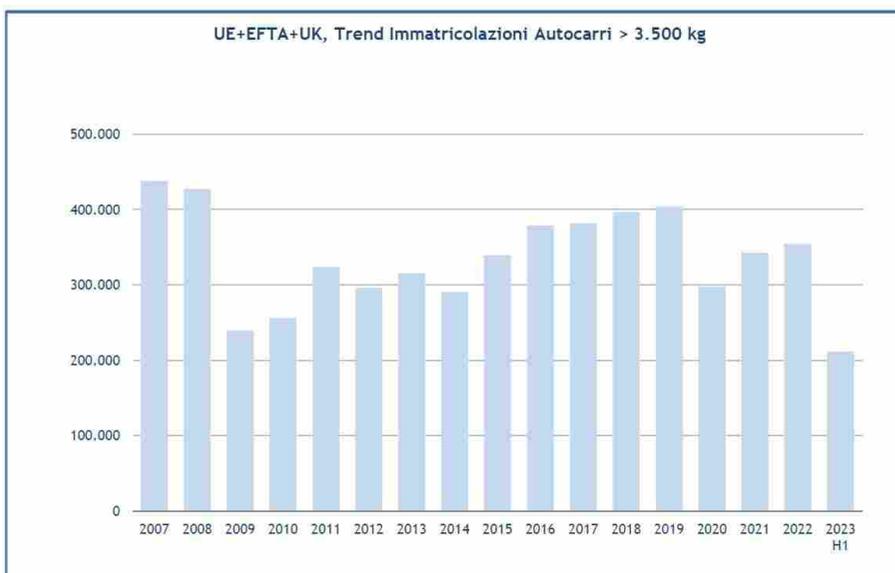


Fonte: ACEA, dato pubblicato il 27/07/2023

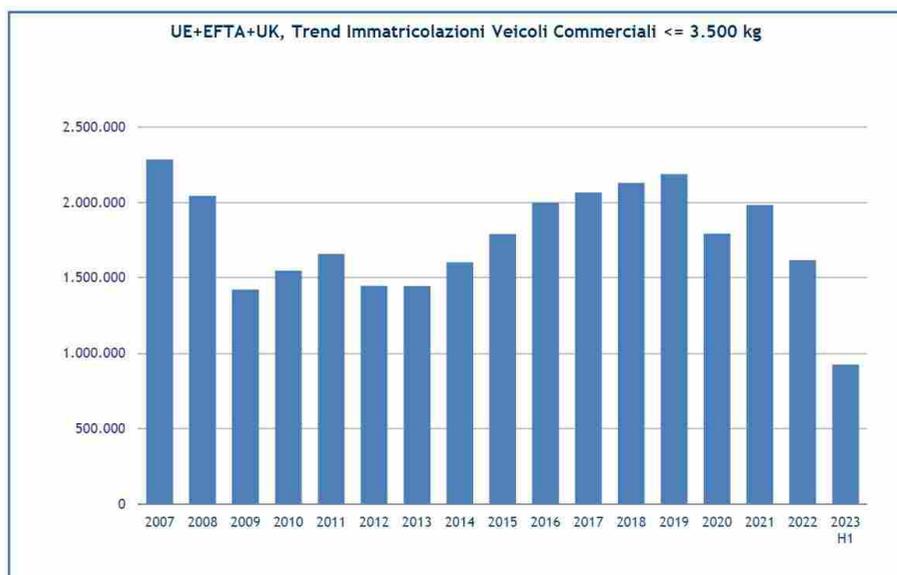
\* Elaborazioni Anfia su dati del Ministero dei Trasporti aggiornati al 31/07/2023 (Aut. Min.D07161/H4) sulla base della Data Libretto

## Mercato truck e van: come vanno i medi e i leggeri

Nel segmento compreso tra 3,5 e 15,9 ton sono stati immatricolati 211.590 veicoli nella prima parte di quest'anno, in aumento 20,1% rispetto al primo semestre 2022. Positivi tutti i principali mercati europei, tra cui l'Italia, che cresce del 12,6% e occupa la quinta posizione con un totale di poco più di 15mila immatricolazioni e una quota di mercato di poco superiore al 7%.



Segnali positivi anche dai veicoli commerciali leggeri, in crescita del 12,6% rispetto alla prima metà dello scorso anno. In questo caso è la Francia a primeggiare, con quasi 190mila delle 925mila immatricolazioni complessive nell'area UE, EFTA e UK. L'Italia in questo segmento occupa la quarta posizione, dietro anche a Regno Unito e Germania, con circa 94.500 veicoli immatricolati, in aumento del 9,2% su un 2022 che era stato complesso in questo settore specifico.



Acea

ANFIA

Mercato camion

Mercato Veicoli Commerciali

#### Articoli correlati

Monte Bianco, rinviate le chiusure programmate in autunno. Soddisfatta Assotir, ma la situazione rimane caotica

09/01/2023 Succede Oggi

Caos valichi alpini, perdite per la logistica e il made in Italy. Il commento del Presidente di Assologistica

08/31/2023 Succede Oggi

Visibilità, Volta Trucks riceve il punteggio massimo in conformità al Direct Vision Standard

08/31/2023 Succede Oggi

vadoetornoWeb

Sfogliati comodamente la nostra rivista cartacea e rimani aggiornato!

ABBONATI ORA

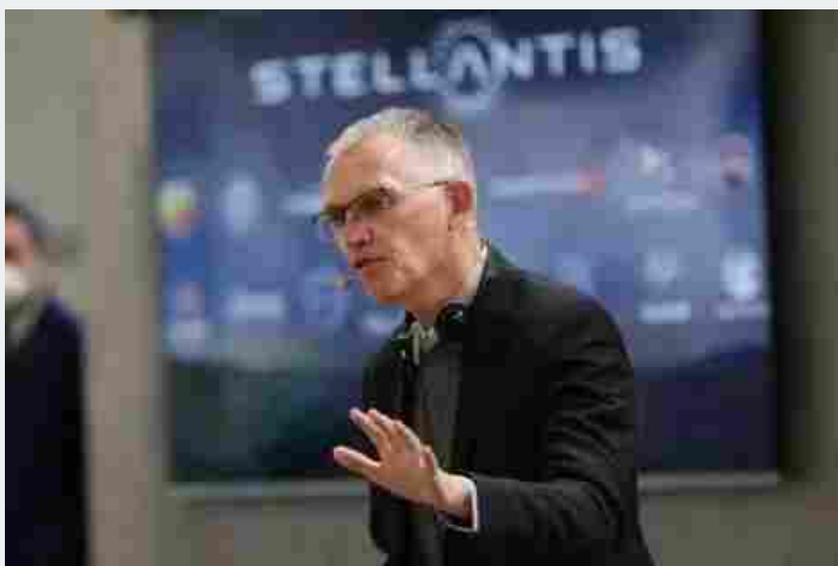


Apertura, Auto

Ven 01 settembre 2023

## Vendite auto Ue: Stellantis si attacca alla spina e Volkswagen ne approfitta

La distanza tra i due gruppi, che nel 2021 era di soli 4 punti percentuali, ora ha raggiunto l'11%. I tedeschi hanno più modelli a benzina.



Carlos Tavares, amministratore delegato di Stellantis

**Stellantis**, come ha annunciato il suo Ceo, **Carlos Tavares**, punta **tutto sull'elettrico**. E già **nel 2030**, secondo il piano strategico decennale presentato recentemente, dovrebbe produrre il **70% delle proprie auto in versione a spina**. Ma questa rapida corsa al green del gruppo italo francese è davvero la scelta giusta? Analizzando **le vendite** (compreso l'ultimo dato di luglio 2023), i **modelli a listino** e **le quote di mercato** e facendo poi un **confronto** con il principale competitor a livello europeo ovvero **Volkswagen**, qualche dubbio viene.

Quando è stato creato, nel gennaio 2021, il gruppo **Stellantis** (nato dalla fusione di Fiat- Chrysler con Psa, ovvero Peugeot, Citroen Ds e Opel) **era il quarto produttore di auto al mondo per unità vendute**, (6,5 milioni). In quell'anno la **quota di mercato in Europa era del 21,2%, solo 4 punti in meno rispetto a Volkswagen**.

Da quel momento è iniziata però una parabola negativa per le vendite di Stellantis con una forbice rispetto ai tedeschi che **nel 2023** (dato di luglio) ha raggiunto **gli 11 punti percentuali**.

### La contraddizione di Stellantis

#### Articoli recenti

Apertura

Ven 01 settembre 2023

### Vendite auto Ue: Stellantis si attacca alla spina e Volkswagen ne approfitta

Auto

Ven 01 settembre 2023

### Ci sono sei Alfa 1900 Cs Supergioiello al mondo e una va in asta

Economia

Ven 01 settembre 2023

### Tassi, De Guindos (BCE): "Siamo al rettilineo finale"

Economia

Ven 01 settembre 2023

### Italia, PIL 2° trimestre rivisto al ribasso a -0,4%

Lavoro

Ven 01 settembre 2023

### Lavoro, Calderone "Nuovo portale ha già decine di migliaia di offerte"

#### Argomenti

borsa milano piazza affari giorgia meloni

tim Bce mario draghi

azioni borsa milano azioni comprare oggi

banche migliori azioni borsa milano borsa

silvio berlusconi wall street

azioni comprare borsa milano

azioni comprare Unicredit mps

auto elettrica governo gas

#### Articoli correlati

La battaglia nei prossimi anni, a detta della stragrande maggioranza degli esperti, si concentrerà sull'elettrico. Ed anche Stellantis e Volkswagen stanno investendo grandi cifre nell'auto a spina. E' pur vero però che, analizzando l'offerta attuale dei due gruppi, si nota che **Volkswagen ha a listino 54 modelli a benzina e 14 elettrici**, mentre **Stellantis ne ha 10 in meno a benzina e 10 in più a spina** ( i diesel sono sostanzialmente pari). Ciò starebbe a significare che i tedeschi, pur puntando sul green hanno mantenuto una più forte presa sull'endotermico.

Ed i dati di vendita stanno dando ragione a questi ultimi visto che (secondo gli ultimi dati [Anfia](#)) **le auto a benzina restano le più richieste sul mercato europeo** (e con quelle diesel superano il 50% della domanda), contro un elettrico che specie in alcuni Paesi (tra cui l'Italia) stenta a decollare. Quello del gruppo italo francese di puntare principalmente su nuovi modelli solo elettrici, sembrerebbe anche una contraddizione, visto che i mercati di riferimento, ovvero **Italia, Francia e Spagna, sono i più refrattari alla spina**. Viceversa Volkswagen che ha le roccaforti in Germania, Regno Unito e paesi del Nord (i più votati all'auto elettrica) continua però a presidiare l'endotermico.

## I prossimi anni

E' chiaro che un gruppo globale come Stellantis **non può focalizzare la strategia solo sul mercato europeo**. E l'azienda franco-italiana ha in cantiere il **lancio di numerosi nuovi modelli** che dovrebbero far riguadagnare qualche posizione. Ma con **Tesla** che incassa numeri record anche nel Vecchio Continente e l'invasione di **auto elettriche cinesi a prezzi stracciati**, la partita del solo elettrico si farà sempre più difficile.

E' pur vero che in Europa c'è la spada di Damocle **dello stop, imposto dall'Ue, alla vendita di auto diesel e benzina dal 2035**. Ma come su Euro 7 **il fronte anti green a Bruxelles si sta allargando** e non è detto che il voto del prossimo anno per il rinnovo del Parlamento europeo non riservi qualche sorpresa. Alzando poi lo sguardo si scopre che i giganti mondiali, a cominciare da **Toyota**, pur investendo cifre immense sull'elettrico, non ci pensano proprio a mollare i motori diesel e benzina. Un segnale che, numeri alla mano, forse non andrebbe sottovalutato.

Tag: [vendite auto confronto stellantis volkswagen](#), [vendite auto stellantis](#), [vendite auto volkswagen](#)

Condividi articolo



**IMMATRICOLAZIONI**

Vendite auto, con il +12% di agosto superata la soglia di 1 milione

Filomena Greco — a pag. 13

# Immatricolazioni, agosto conferma la crescita: balzo del 12% sul 2022

## Inumeri

Se il trend verrà confermato il 2023 chiuderà con 1,6 milioni di nuove auto

TORINO

La crescita delle immatricolazioni nel mese di agosto chiude un anno di recupero dei volumi sul mercato auto italiano. Il mese scorso le registrazioni sono cresciute del 12% sul 2022 portando il totale da inizio anno a quota un milione e 40.560 unità, con una crescita del 20,3% sul 2022. Secondo le elaborazioni del Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un milione e 600mila nuove auto, sotto comunque la soglia "di normalità" rappresentata dai volumi degli anni precedenti al Covid, intorno ai 2 milioni.

Per Roberto Vavassori, presidente di Anfia, resta in primo piano «accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni», così come è fondamentale riallocare i 250 milioni di euro avanzati dall'Ecobonus 2022 che si affiancheranno ai 300 stimati per quest'anno. «La collaborazione con il ministero delle Imprese e del Made in Italy per definire, entro la fine dell'anno, un piano strutturato di medio periodo, che guarda al 2030, rappresenta un tassello fondamentale per sostenere la transizione green della filiera automotive e promuovere la competi-

tività della supply chain italiana non solo in termini di manufacturing, ma anche di ricerca e sviluppo». E che il mercato italiano dell'elettrico abbia bisogno di una spinta emerge con forza dai dati sulle immatricolazioni di modelli full electric elaborate da MOTUS-E: sebbene nel mese abbiano fatto un salto (+77,8%) e conquistato il 5% di quota di mercato, restano lontani dalla media europea, intorno al 14%. Per Michele Crisci, a capo dell'Unrae, «la situazione critica del mercato dell'elettrico è generata da uno schema incentivati mal congegnato, che penalizza la clientela a causa di un price-cap ingiustificatamente abbattuto da 50mila a 35mila e in pratica esclude di fatto le imprese limitandone la fruibilità al solo noleggio con bonus dimezzati». Il presidente dell'Unrae auspica poi che «i prossimi decreti di attuazione della Legge Delega Fiscale possano prevedere finalmente la revisione della fiscalità per le auto aziendali in uso promiscuo, parametrandola alle emissioni di CO<sub>2</sub>».

Stellantis registra ad agosto il calo delle immatricolazioni dei brand Fiat (-20%), Citroen e Lancia ma resta nel mese sui volumi del 2022 e cresce dell'8,2% da inizio anno. Volkswagen sconta le vendite in calo per il brand principale del Gruppo tedesco mentre Renault aumenta di un terzo i volumi e si consolida al 10% di quota di mercato. Ford perde il 27% mentre vanno bene Bmw e Mercedes. Exploit per Tesla, che con 2.129 immatricolazioni schizza al 2,6% di quota di mercato, ed MG, marchio cinese che moltiplica per quattro il numero di auto sul mercato italiano rispetto a un anno fa. —

—F.Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'ANFIA:** ACCELERARE CON GLI INCENTIVI

## Agosto, vendite auto +12% pre-Covid ancora lontano

In agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022. Nei primi otto mesi di quest'anno le immatricolazioni sono state 1.040.560 con una crescita del 20,3% sullo stesso periodo del 2022.

Il gruppo Stellantis ha venduto in Italia in agosto 25.336 auto, numero invariato rispetto allo stesso mese del 2022, mentre la quota di mercato è risultata del 31,8%. Negli otto mesi le immatricolazioni di Stellantis

sono state 343.091, in crescita del 7,7% sull'analogo periodo del 2022, con quota di mercato al 32,9%.

Il Centro Studi Promotor osserva che per il complesso del mercato italiano dell'auto, nonostante le immatricolazioni in aumento, i livelli pre-pandemia restano lontani (-21,5%) e va male la raccolta ordini. Lo sottolinea «Se si mantenesse il tasso di incremento di agosto fino a fine anno - scrive Promotor - il 2023 potrebbe chiudere con



### Il mercato dell'auto è in ripresa

1.583.993 immatricolazioni e quindi in crescita del 20% sul 2022, ma questo livello è insufficiente».

L'associazione dei costruttori Anfia propone di «accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NUOVO APPELLO DEL SETTORE AL GOVERNO

## «Urge rimodulare gli ecobonus auto»

*Fondo incentivi sull'elettrico sempre al palo. Agosto: vendite +12%*

**Pierluigi Bonora**

■ Il settore automotive italiano chiede un segnale concreto da parte del governo: dalle intenzioni, più volte manifestate dai ministri competenti, ora si passi ai fatti. «Anche agosto - osserva Adolfo De Stefani Cosentino (Federauto) - sconta la lunga impasse del governo su ecobonus e contributi per le colonnine private di ricarica elettrica. Senza un cambio di passo sul fronte degli incentivi alla domanda, di una revisione strutturale del regime fiscale sulle auto e dell'effettiva fruizione dei contributi privati per l'installazione delle colonnine (90 milioni per imprese e professionisti, 40 per i cittadini), i fondi sono destinati a generare consistenti avanzi di risorse con effetti negativi sul rinnovo del parco auto».

In agosto le immatricolazioni di vetture in Italia sono salite del 12% e negli 8 mesi del 20,3%, ma si tratta di dati sempre lontani dalla piena normalità: -10,6% su agosto 2019 e -21,5% a partire da gennaio dell'anno pre-pandemia e altre sventure.

Tutte le associazioni di categoria sollecitano il governo a intervenire, «rimodulando gli incentivi - sottolinea Roberto Vavassori (Anfia) - per l'acquisto di veicoli a bassissime e zero emissioni», riallocando i fondi avanzati lo scorso anno e unendoli a quelli non sfruttati nel 2023. Michele Crisci (Unrae) ritiene ingiusto, a seguire, «aver penalizzato la clientela a causa di un *price-cap* sulle auto elettriche ingiustifica-

**FILIERA ITALIA**

Roberto Vavassori, a capo di Anfia

tamente abbattuto da 50mila a 35mila euro che, in pratica, esclude le imprese, limitandone la fruibilità al solo noleggio con bonus dimezzati».

Il parco circolante italiano, intanto, continua a invecchiare. «Possibili acquirenti di veicoli elettrici - interviene Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor) - non si sentono ancora pronti a fare questa scelta per il prezzo elevato e le riserve sulle idoneità di questi mezzi a rispondere pienamente alle loro esigenze. In attesa di decidere, gli automobilisti in questione rinviando l'acquisto, mentre l'acquisizione di nuovi ordini appare

insoddisfacente». Dataforce mette invece in risalto la battuta d'arresto per il noleggio a lungo termine che, per la prima volta nel 2023, chiude in negativo: -6%. Il canale che ha dimostrato il tasso di crescita più alto è stato quello delle «auto-immatricolazioni»: +62,62%. «È evidente - osserva il country manager Salvatore Saladino - che quest'anno le quote si fanno tatticamente, più che grazie a una reale domanda da parte dei clienti finali».

In agosto, infine, Stellantis ha segnato un +0,2% (quota mercato al 31,9% dal 35,7%) e negli 8 mesi +8,2% (quota al 33,2% dal 36,9% di un anno fa).



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IN EVIDENZA 🔥 Giorgia Meloni Incidente ferroviario Caos migranti Guerra in Ucraina Automotive Venezia 80 Serie A

Ad

Politica economica

## "Urge rimodulare gli ecobonus auto"

2 Settembre 2023 - 06:00

Fondo incentivi sull'elettrico sempre al palo. Agosto: vendite +12%



Pierluigi Bonora

0



Ascolta ora: ""Urge rimodulare gli ecobonus auto""

Ad

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il settore automotive italiano chiede un segnale concreto da parte del governo: dalle intenzioni, più volte manifestate dai ministri competenti, ora si passi ai fatti. «Anche agosto - osserva Adolfo De Stefani Cosentino (Federauto) - sconta la lunga impasse del governo su ecobonus e contributi per le colonnine private di ricarica elettrica. Senza un cambio di passo sul fronte degli incentivi alla domanda, di una revisione strutturale del regime fiscale sulle auto e dell'effettiva fruizione dei contributi privati per l'installazione delle colonnine (90 milioni per imprese e professionisti, 40 per i cittadini), i fondi sono destinati a generare consistenti avanzi di risorse con effetti negativi sul rinnovo del parco auto».

In agosto le immatricolazioni di vetture in Italia sono salite del 12% e negli 8 mesi del 20,3%, ma si tratta di dati sempre lontani dalla piena normalità: -10,6% su agosto 2019 e -21,5% a partire da gennaio dell'anno pre-pandemia e altre sventure.

Tutte le associazioni di categoria sollecitano il governo a intervenire, «rimodulando gli incentivi - sottolinea Roberto Vavassori (Anfia) - per l'acquisto di veicoli a bassissime e zero emissioni», riallocando i fondi avanzati lo scorso anno e unendoli a quelli non sfruttati nel 2023. Michele Crisci (Unrae) ritiene ingiusto, a seguire, «aver penalizzato la clientela a causa di un price-cap sulle auto elettriche ingiustificatamente abbattuto da 50mila a 35mila euro che, in pratica, esclude le imprese, limitandone la fruibilità al solo noleggio con bonus dimezzati».

Il parco circolante italiano, intanto, continua a invecchiare. «Possibili acquirenti di veicoli elettrici - interviene Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor) - non si sentono ancora pronti a fare questa scelta per il prezzo elevato e le riserve sulle idoneità di questi mezzi a rispondere pienamente alle loro esigenze. In attesa di decidere, gli automobilisti in questione rinviando l'acquisto, mentre l'acquisizione di nuovi ordini appare insoddisfacente».

Dataforce mette invece in risalto la battuta d'arresto per il noleggio a lungo termine che, per la prima volta nel 2023, chiude in negativo: -6%. Il canale che ha dimostrato il tasso di crescita più alto è stato quello delle «auto-immatricolazioni»: +62,62%. «È evidente - osserva il country manager Salvatore Saladino - che quest'anno le quote si fanno tatticamente, più che grazie a una reale domanda da parte dei clienti finali».

In agosto, infine, Stellantis ha segnato un +0,2% (quota mercato al 31,9% dal 35,7%) e negli 8 mesi +8,2% (quota al 33,2% dal 36,9% di un anno fa).

Ad



## Mercato Auto, Unrae: leggera crescita della quota di elettriche ad agosto. Fondo incentivi fermo, si prevede residuo di 316 milioni

condividi l'articolo



Leggero segnale positivo ad agosto dall'elettrico: la quota di auto Bev è salita nel mese - secondo i dati dell'Unrae - al 5% superando le ibride plug-in (Phev) che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina (Ecv) sale al 9,1%. Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (bev a quota 3,9%, phev a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque major market europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi: il tiraggio da gennaio a oggi è in calo rispetto al 2022 rispettivamente del 25% e 37% su bev e phev per le persone fisiche, e del 54% e 72% per le persone giuridiche. La proiezione di questi dati a fine anno mostra un residuo complessivo di circa 316 milioni, pari al 55% dei fondi disponibili, che si sommerebbero ai 272 milioni avanzati dai fondi 2022, per un totale non speso di circa 588 milioni. «La situazione critica del mercato dell'elettrico, che contribuisce a non far decollare in Italia la transizione ecologica, è generata da uno schema incentivi mal congegnato, che penalizza la clientela a causa di un price-cap ingiustificatamente abbattuto da 50k a 35k, e in pratica esclude di fatto le imprese limitandone la fruibilità al solo noleggio con bonus dimezzati», ribadisce il presidente dell'Unrae Michele Crisci.

«Anche ad agosto 2023 il mercato auto italiano si mantiene positivo, tornando a crescere a doppia cifra (+12%), ma i volumi risentono ancora del confronto con i livelli pre-pandemia (-10,6% su agosto 2019) - afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia -. Per supportare la ripresa del settore e, soprattutto, il rinnovo del parco in chiave ecologica, è importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. È fondamentale, inoltre, riallocare i 250 milioni di euro avanzati

### ECONOMIA



#### LA RISALITA

**Mercato auto, +12% le vendite di agosto in Italia. Negli otto mesi crescita del 20,3%. Livello antecrisi però ancora lontano**



#### LA CRESCITA

**Byd triplica utile netto semestrale a 1,39 mld euro. L'aumento è del 204,6% rispetto all'anno precedente**

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE



9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

dall'ecobonus 2022, oltre ai circa 300 milioni che si stanno accumulando nell'anno in corso. La collaborazione con il ministero delle Imprese e del Made in Italy per definire, entro la fine dell'anno, un piano strutturato di medio periodo, che guarda al 2030, rappresenta un tassello fondamentale per sostenere la transizione green della filiera automotive e promuovere la competitività della supply chain italiana non solo in termini di manufacturing, ma anche di ricerca e sviluppo».

**Analizzando nel dettaglio** le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina e diesel vedono il mercato di agosto in aumento, rispettivamente del 25,1%, con quota di mercato al 30,1%, e del 3%, con quota al 16,6%. Nei primi otto mesi del 2023, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 21,7% e quelle delle auto diesel del 13,1%, rispettivamente con quote di mercato del 28,4% e del 18,8%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, nel solo mese di agosto, il 53,3% del mercato, con volumi in crescita dell'8,4% rispetto a quelli di agosto 2022. Nel cumulato crescono del 22,3% con una quota del 52,8%. Tra queste, le autovetture elettrificate rappresentano il 43,4% del mercato di agosto e il 43,7% del cumulato, in aumento del 6,2% nel mese e del 24,3% negli otto mesi. Nel dettaglio, le ibride non ricaricabili diminuiscono dell'1,4% nel mese, con una quota del 34,1%, mentre nel cumulato crescono del 26,2%, con una quota del 35,2%.

**Le immatricolazioni** di autovetture ricaricabili aumentano del 48,3% ad agosto e rappresentano il 9,3% del mercato del mese (ad agosto 2022 era del 7%); nel cumulato crescono del 17% e hanno una quota dell'8,5% (in calo di 0,2 p.p. rispetto agli otto mesi del 2022). Le auto elettriche hanno una quota del 5,1% nel mese e del 3,9% nel cumulato; le vendite crescono del 77,3% ad agosto e del 32,7% nel cumulato. Le ibride plug-in aumentano del 23,7% ad agosto e mantengono una variazione positiva nel cumulato (+6,2% negli otto mesi). Esse rappresentano il 4,2% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,6% del totale da inizio anno. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,9% dell'immatricolato di agosto, quasi interamente composto da autovetture Gpl (in incremento del 25,6% nel mese). Un marginale 0,1% è da ascrivere alle autovetture a metano, che nel mese diminuiscono dell'82,4%. Nel cumulato, le alimentate a metano calano dell'86% e le Gpl crescono del 25,2%; insieme, da inizio anno, le due alimentazioni costituiscono il 9,1% circa del mercato (di cui solo lo 0,1% e metano).

**Negli otto mesi**, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano, rispettivamente, la prima, seconda e quarta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Tra le Phev, Jeep Compass e il primo modello più venduto, mentre Jeep Renegade e al quarto posto, Alfa Romeo Tonale all'ottavo e Peugeot 3008 al decimo. Tra le elettriche, Fiat 500 risulta il terzo modello più venduto dopo Tesla Model Y e Model 3, mentre Peugeot 208 occupa la settima posizione. In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di agosto le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 33,5% del mercato, con volumi in calo del 2% rispetto a quelli dell'agosto scorso. Le auto dei segmenti medi hanno una quota dell'11,3% ad agosto, con un mercato in crescita del 22,1% rispetto all'ottavo mese del 2022. I Suv hanno una quota di mercato pari al 53,2%, in aumento del 21,7%. Il Gruppo Stellantis, nel complesso, totalizza nel mese 25.457 immatricolazioni (+0,2%), con una quota di mercato del 31,9%. Nei primi otto mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 345.415 unità (+8,2%), con una quota di mercato del 33,2%.

**Sono cinque i modelli** del Gruppo Stellantis nella top ten di agosto, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (4.262 unità), seguita, al secondo posto, da Lancia Ypsilon (2.490), che recupera una posizione rispetto alla classifica del mese precedente, e, al quarto, avanzando di due posizioni, da Fiat 500X (2.137). Al quinto posto, si colloca Citroen/DS C3 (1.899), e al sesto Peugeot 208 (1.732), che recuperano, rispettivamente, due e quattro posizioni rispetto al mese precedente. Ancora in crescita il mercato di Dr Automobiles, che, con i suoi marchi Dr, Evo, Sportequipe e Icks, fa segnare un incremento del 23,5% rispetto ad agosto 2022 e del 64,8% rispetto al cumulato 2022. Il Costruttore molisano costituisce il 3,2% del mercato nel mese e il 2,2% negli otto mesi. Per finire, il mercato dell'usato totalizza 306.962 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari ad agosto 2023, l'8,1% in più rispetto ad agosto 2022. Nei primi otto mesi del 2023, i trasferimenti di proprietà sono 3.337.317, in crescita dell'11,3%

rispetto allo stesso periodo del 2022.

condividi l'articolo



Sabato 2 Settembre 2023 - Ultimo aggiornamento: 10:49 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

## ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Mercato Auto, Unrae: leggera crescita della quota di elettriche ad agosto. Fondo incentivi fermo, si prevede residuo di 316 milioni



Mercato auto, +12% le vendite di agosto in Italia. Negli otto mesi crescita del 20,3%. Livello antecrisi però ancora lontano



Byd triplica utile netto semestrale a 1,39 mld euro. L'aumento è del 204,6% rispetto all'anno precedente

## MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



GP di Monza, prove libere 2: Sainz esalta i tifosi ferraristi segnando il primo tempo, Norris secondo, Leclerc sesto



Alesi, le Ferrari combatteranno per la pole position. L'ex del Cavallino: «La Rossa è team nazionale, una religione»



Frecce Tricolori apriranno ancora il GP Italia domenica a Monza. Pattuglia acrobatica Aeronautica sorvolerà griglia

## DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Full Flow è la moto elettrica disegnata da Erik Buell. In prevendita l'e-commuter da 240 km di autonomia



Suzuki, V-Strom 1050 diventa DE e strizza l'occhio all'off-road "serio". Ruota anteriore da 21" per l'ammiraglia dual



Ducati celebra i 30 anni di Monster con una serie speciale. Edizione numerata in 500 esemplari per il fortunato modello

*Piemonte Economia*

# Auto, energia, edilizia l'agenda della ripresa

L'agenda economica, finanziaria e politica del Piemonte sta per entrare in un autunno particolarmente intenso. Entro metà mese dovrebbe venir fissato un incontro tra Stellantis e ministero delle Imprese e del Made in Italy. Seguiranno gruppi di lavoro che coinvolgeranno sindacati, regione, azienda, lo stesso Mimit e Anfia per giungere in dicembre a un accordo di sviluppo. Sarà importante per l'indotto automotive e per le prospettive future di Torino, dove le aziende della supply chain debbono misurarsi con l'elettrificazione. In autunno al via il nuovo hub dell'economia circolare di Stellantis a Mirafiori.

di **Francesco Antonioli** ● a pagina 9



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL CALENDARIO

# Auto, energia, edilizia e futuro tech nell'agenda economica

di Francesco Antonioli

L'agenda economica, finanziaria e politica del Piemonte sta per entrare in un autunno particolarmente intenso. Entro metà mese dovrebbe venir fissato un incontro tra **Stellantis** e ministero delle Imprese e del Made in Italy. Seguiranno gruppi di lavoro che coinvolgeranno sindacati, regione, azienda, lo stesso Mimit e **Anfia** per giungere in dicembre a un accordo di sviluppo. Sarà molto importante per tutto l'indotto automotive e per le prospettive future di Torino, dove le aziende della supply chain debbono misurarsi quanto prima con l'elettrificazione. In autunno prenderà anche il via l'attività del nuovo hub dell'economia circolare di Stellantis a Mirafiori.

Già il **13 settembre** la città ospiterà gli "Stati generali mondo lavoro sostenibilità" al Centro congressi The place, in contemporanea agli Stati generali della cultura in asse con Milano (tra Castello sforzesco e Cavallerizza reale). Molta concretezza, poche parole. È lo spirito con cui si attende il "libro bianco" sul rilancio del Nord-Ovest che l'**Amma**, l'associazione delle aziende meccaniche e meccatroniche, presenterà il 4 ottobre. Old economy, ma anche futuro, con l'**Italian Tech Week** alle Ogr tra il **27 e il 29 settembre**: special guest sarà Brian Chesky, co-fondatore e ceo di Airbnb, che il 28 settembre dialogherà con John Elkann, ad di Exor e presidente di Stellantis, Ferrari e del gruppo editoriale Gedi. Mentre il mondo dell'**edilizia** sta cercando di muoversi con lo staff del ministro Giorgetti e con la Regione Piemonte per la drammatica questione dei crediti incagliati dei bonus dell'edilizia (oltre 5 miliardi sul territorio), l'**11 settembre** le federazioni sindacali del **Pubblico impiego** si riuniranno per chiedere alla Giunta Cirio la verifica sul Piano di assunzioni varato a giugno (circa duemila posizioni).

Il **14 settembre** - tema infuocato dopo la tragedia di Brandizzo - la Cisl riunirà tutti i rappresentanti della salute e della sicurezza con il segretario nazionale Giorgio Grazianni.

Nelle prossime settimane, oltre alla Sanità, saranno sotto la lente sia la multiutility **Iren** - per le prime decisioni strategiche che prenderà Paolo Emilio Signorini, dal 30 agosto nuovo ad e dg - sia **Telt**, nell'era post-Virano guidata da Maurizio Bufalini, per il contratto relativo alla realizzazione del tunnel di base del Moncenisio in Italia firmato il 31 agosto: è l'appalto di un miliardo di euro assegnato al raggruppamento composto da Itinera, Spie Batignolles e Ghella. Intanto, fino al **29 settembre**, imprese e liberi professionisti potranno presentare domanda per il prorogato bando della Regione Piemonte che agevola l'acquisizione di un'azienda in crisi, di un ramo d'azienda o di un impianto, di uno stabilimento produttivo o di un centro di ricerca «già chiusi o che, se non fossero acquisiti, chiuderebbero per cessazione dell'attività». La misura ha in dote 4,5 milioni fino a esaurimento. Giocherà un ruolo importante **Finpiemonte**.

Ma il sistema subalpino verrà messo a seria prova di maturità per il risiko delle nomine che andrà a inescarsi da ora al prossimo luglio. Il **29 settembre** a Nizza dovrebbe svolgersi l'assemblea dell'**Euroregione Alp-Med** che definirà la nuova presidenza (italiana, anzi piemontese) del territorio che comprende Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca) e Auvergne Rhône-Alpes (AuRa). Darà il via alle manovre per la scelta del nuovo presidente di **Unioncamere Piemonte** - il 23 novembre 2020 era stato eletto per un triennio Gian Paolo Coscia, che guida la Camera di Alessandria-Asti - che potrà eventualmente essere riconfermato, ma solo per un triennio. Dipenderà dal ruolo che giocherà Dario Gallina, anch'egli in carica

dal 2020 (ma il mandato, alla Camera di Torino, è di cinque anni) e se assumerà responsabilità a livello più ampio.

Grandi manovre pure in ambiente confindustriale. L'assemblea generale dell'**Unione Industriali** Torino sarà il **6 novembre** al Teatro Regio. Inizierà un percorso che dovrà portare - nel luglio 2024 - alla scelta del successore di Giorgio Marsiaj. Nello stesso periodo scadrà anche il mandato del presidente di **Confindustria Piemonte**, Marco Gay, imprenditore digitale che in questi anni è stato particolarmente attivo e presenza anche sulla piazza nazionale. A marzo, inoltre, scadrà l'incarico del rettore **Politecnico di Torino**, Guido Saracco. Un ruolo sempre più significativo quello dell'ateneo di corso Duca degli Abruzzi, che aprirà l'anno accademico il **16 ottobre**: per il peso internazionale (è tra le top 50 accademie di ingegneria al mondo), la presenza nella ricerca applicata, il compito centrale - insieme all'Università - per l'innovazione, la formazione e l'attrazione di cervelli su Torino. Decisamente più complessa la scelta su chi dovrà prendere il posto di Francesco Profumo alla guida della Fondazione **Compagnia di San Paolo**, perché tocca pesi ed equilibri tra i diversi stakeholder. La **Fondazione Crt** ha già modificato gli assetti. Fabrizio Palenzona, saldo in sella, può osservare la situazione insieme al nuovo direttore generale Andrea Varese (che però ha da poco spargliato le carte, mandato segnali di warning alle Ogr, ree di produrre pochi utili). Il Piemonte, last but not least, sarà una delle cinque Regioni tutte guidate dal centrodestra (con Basilicata, Abruzzo, Sardegna e Umbria), che tornerà alle urne nel 2024. Possibile l'election-day per regionali e comunali con le europee il 9 giugno, oppure l'anticipo in primavera. Ci sarà un gran daffare nei corridoi per scegliere con il bilancio candidature e alleanze. Da adesso in avanti è altissimo il rischio della campagna elettorale permanente, su cui si potrà valutare il senso civico di decisori pubblici e privati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La ripresa dopo l'estate  
presenta sfide  
e appuntamenti  
importanti  
da Stellantis a Iren  
dai sindacati  
alle associazioni  
datoriali

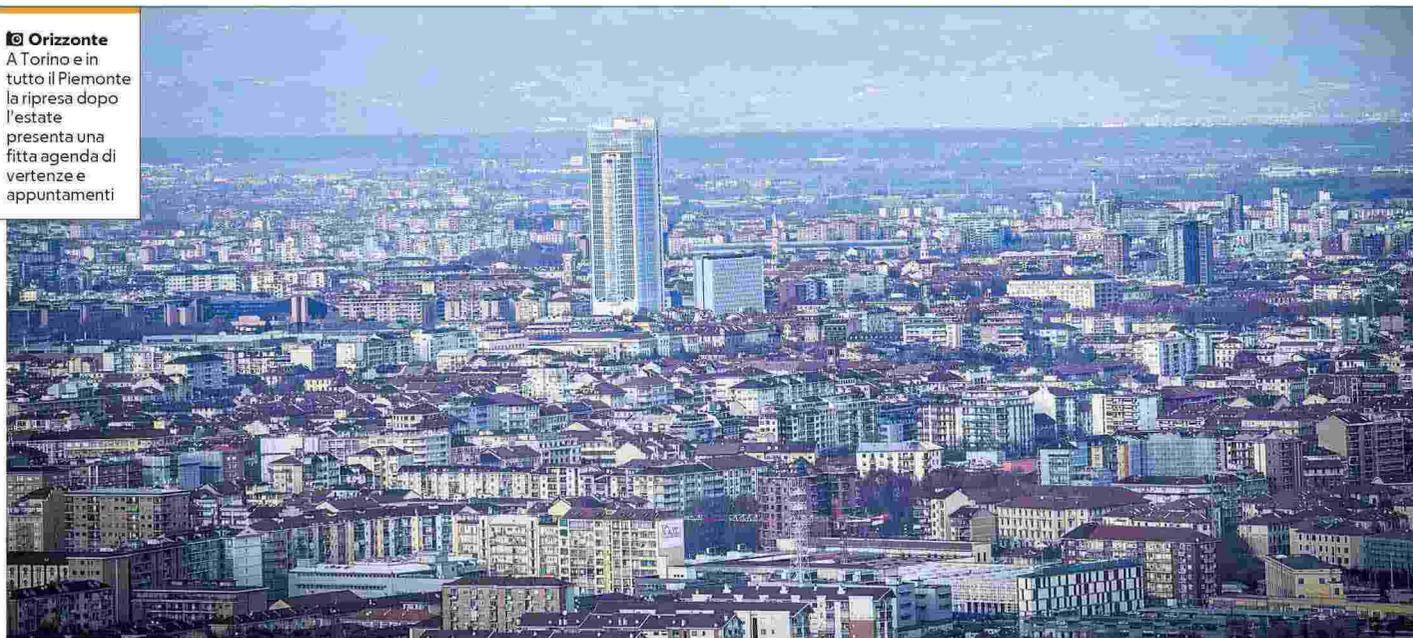


▲ **Settore chiave**  
Automotive



▲ **Nomine in vista**  
Compagnia di San Paolo

**Orizzonte**  
A Torino e in  
tutto il Piemonte  
la ripresa dopo  
l'estate  
presenta una  
fitta agenda di  
vertenze e  
appuntamenti



# In agosto un altro segno positivo per il mercato auto italiano (+12%)

04 settembre 2023 | 19.13

Redazione Adnkronos

LETTURA: 2 minuti



ORA IN

*Prima pagina*

**Morning Report**

L'unica newsletter per le notizie del mattino

Roma, donna uccisa a coltellate nell'androne di un palazzo

Ucraina-Russia, "Kim Jong Un presto da Putin per fornitura armi a Mosca"

In attesa dell'annunciata rimodulazione degli incentivi all'acquisto delle vetture green, **ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica)** prosegue la collaborazione con il **Ministero delle Imprese e del Made in Italy** per definire un piano strutturato al 2030.

Secondo i dati pubblicati oggi dal **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, ad agosto 2023 il mercato italiano dell'auto totalizza 79.756 immatricolazioni (+12%) contro le 71.211 unità registrate ad agosto 2022.

*"Anche ad agosto 2023 il mercato auto italiano si mantiene positivo, tornando a crescere a doppia cifra (+12%), ma i volumi risentono ancora del confronto con i livelli pre-pandemia (-10,6% su agosto 2019)"* afferma **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.**

*"Per supportare la ripresa del settore e, soprattutto, il rinnovo del parco in chiave ecologica, è importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. È fondamentale, inoltre, riallocare i 250 milioni di euro avanzati dall'ecobonus 2022, oltre ai circa 300 milioni che si stanno accumulando nell'anno in corso.*

*La collaborazione con il **Ministero delle Imprese e del Made in Italy** per definire, entro la fine dell'anno, un piano strutturato di medio periodo, che guarda al 2030, rappresenta un tassello fondamentale per sostenere la transizione green della filiera automotive e promuovere la competitività della supply chain italiana non solo in termini di manufacturing, ma anche di ricerca e sviluppo".*

## Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina e diesel vedono il mercato di agosto in aumento, rispettivamente del 25,1% e del 3%.

Le **auto ad alimentazione alternativa** rappresentano, nel solo mese di agosto, il 53,3% del mercato, con volumi in crescita dell'8,4% rispetto a quelli di agosto 2022.

Le **auto elettriche** hanno una quota del 5,1% nel mese e del 3,9% nel cumulato mentre le vendite crescono del 77,3% ad agosto e del 32,7% nel

### Elezioni Europee 2024, Renzi: "Mi candido"

AMARENA

### Orsa uccisa, a San Benedetto dei Marsi "clima preoccupante tra insulti e minacce"

### Papa Francesco: "Viaggiare? Per me ora non è più tanto facile"

#### ARTICOLI

### in Evidenza

in Evidenza

**Evanews, una nuova visione delle news europee**

in Evidenza

**Obiettivo ESG**

in Evidenza

**Al Forum di Cernobbio presentato lo studio Amazon-Ambrosetti sull'e-commerce**

in Evidenza

**Banca Generali, giro del mondo in scatti di Guindani per promuovere la sostenibilità**

in Evidenza

**Eni e lo sport: 70 anni di principi condivisi**

cumulato. Le ibride plug-in invece aumentano del 23,7% ad agosto e mantengono una variazione positiva nel cumulato (+6,2% negli otto mesi).

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,9% dell'immatricolato di agosto, quasi interamente composto da **autovetture Gpl**.

RIPRODUZIONE RISERVATA  
 © COPYRIGHT ADNKRONOS



in Evidenza

**Mulino Bianco, a 40 anni dal lancio arriva la nuova collezione delle Sorpresine con 18 gomme**

in Evidenza

**Samsung SmartThings mette al centro le connessioni**

in Evidenza

**A2A a Cernobbio presenta il suo report sull'acqua**

### L'informazione continua con la newsletter

Vuoi restare informato? **Iscriviti a e-news**, la newsletter di Adnkronos inviata ogni giorno, dal lunedì al venerdì, con le più importanti notizie della giornata



## Tag

VETTURE GREEN

AUTOMOBILE

AUTO

COLLABORAZIONE

## Vedi anche

**Demografica | Speciale**

SPECIALE

**Obiettivo ESG**

**Tutte le notizie sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza sul canale tematico Adnkronos**

in Evidenza

**'Portrait of Stranger' alla Fondazione Human Safety Net**

in Evidenza

**"Ascolta e vedrai, il podcast dell'Oculista Italiano"**

in Evidenza

**L'impegno CDP per il rilancio dei territori terremotati**

in Evidenza

**Comunicare l'obesità**

in Evidenza

**Università, a Tor Vergata l'orientamento si fa in quattro**

in Evidenza

**Scienza & Salute: 'L'acqua principio di vita e fonte di benessere'**

# pneurama

PRODOTTI MERCATO DISTRIBUZIONE INDUSTRY ASSISTENZA ALTRO ▾ MAGAZINE ARCHIVIO ▾ 🔍

## Futurmotive: il settore automotive si ritrova a Bologna per parlare di transizione energetica e innovazioni

Paola Zaccheroni · 04 settembre 2023



Probabilmente stiamo vivendo il momento più impegnativo nella storia della filiera della mobilità veicolare. L'obiettivo della decarbonizzazione ha innescato, per il settore, una transizione complessa e imponente, poiché nel puntare alla sostenibilità ecologica si deve tener conto della sostenibilità economica e industriale e, non ultima, la tenuta sociale. Nessuno è esonerato dalla trasformazione: dai fornitori di materie prime, ai componentisti, dai ricercatori ai responsabili delle risorse umane, la lista sarebbe lunga. Di questo si parlerà a Futurmotive Expo & Talks, che si terrà a BolognaFiere dal 16 al 18 novembre: l'ennesima conferenza sulla mobilità verde? In un certo senso sì, ma non è questo il punto.

Ogni giorno la comunicazione ci ricorda che il tempo stringe sulla transizione green, una transizione che nel nostro settore va di pari passo con la digitalizzazione e la comparsa dei cosiddetti SDV (Software Defined Vehicles). Nelle case automobilistiche, la ricerca e sviluppo progetta a marce forzate la prossima auto elettrica e quella successiva, i governi discutono le scadenze per mettere fine ai motori a combustione interna, i



### ARGOMENTI

[Prodotti](#)

[Mercato](#)

[Distribuzione](#)

[Industry](#)

[Assistenza](#)

[Ambiente](#)

[Normativa](#)

[Motorsport](#)

[Fiere ed eventi](#)

[Formazione](#)

[Ricostruzione](#)

[Associazioni](#)

[Dai lettori](#)

### TAG

[pneumatici](#) | [auto](#) | [analisi tecnica](#) | [Unrae](#) | [Pirelli](#) | [Continental](#) | [Goodyear](#) | [Bridgestone](#) | [Hankook](#) |

fornitori di energia devono ridefinire la filiera dell'approvvigionamento per produrre elettricità da fonti rinnovabili, dai tech-hub e dagli acceleratori di startup esce un flusso continuo di innovazioni tecnologiche, gli stakeholder tendono a polarizzare, schierandosi dalla parte dell'elettrico o facendosi paladini di soluzioni alternative, come i carburanti sintetici, biologici, i motori a idrogeno e così via. A Futurmotive potranno incontrarsi, scambiarsi idee ed opinioni, mostrare e descrivere in che modo contribuiranno alla decarbonizzazione e cosa ha prodotto la loro visione. L'evento è uno spinoff di Autopromotec, la manifestazione specializzata in prodotti ed attrezzature per il post-vendita. In questo momento così particolare, gli organizzatori hanno voluto ampliare la prospettiva abituale e creare uno spazio in cui tutti gli attori di ogni anello della catena potranno dimostrare il loro approccio all'innovazione, con prodotti, servizi, idee commerciali, per dare una prova concreta del loro contributo alla transizione ecologica. Tre padiglioni del quartiere fieristico di Bologna ospiteranno circa 200 espositori, per un pubblico di imprenditori e tecnologi, con aree workshop disponibili per temi specialistici, un programma di guest buyer, un programma di pitch&match per le startup e, sì, un palco per conferenze internazionali e tavole rotonde. In questa coraggiosa impresa, Autopromotec ha unito le forze con partner come ANFIA, l'Associazione Italiana dell'Industria Automobilistica, l'Associazione Motor Valley, RPM Network, che presenterà l'eccellenza italiana nell'ingegneria per l'industria del motorsport. Ciliegine sulla torta, il salone E-Charge sull'industria della ricarica EV, organizzato da A151 e l'evento Fleet Manager Academy, di Econometrica, sul mondo della mobility-as-a-service e del rent-to-rent.

Entrando nello specifico dei temi che verranno variamente trattati da espositori e relatori, l'ottimizzazione del consumo energetico è la sfida numero uno nel car design del futuro. Passa per l'alleggerimento del veicolo, un mantra per ogni componente, dalla scocca, alla carrozzeria, al powertrain, nel quale fanno la loro comparsa i polimeri termoresistenti. La digitalizzazione dell'intero sistema è, ovviamente, una questione trasversale. In questo scenario, i componentisti dovranno alimentare costantemente le case automobilistiche con soluzioni sostenibili e digitalizzate in continua evoluzione. A componenti e ricambi all'avanguardia corrispondono innovazioni nel lavoro e nelle attrezzature in officina. Il sottoscocca è stato riprogettato per ospitare la batteria? Il sollevatore deve essere riprogettato per adattarsi alla batteria. Il software dell'auto chiama? L'officina deve rispondere. Ma all'inizio e alla fine di questa trasformazione, la grande meta è l'efficienza nei consumi in un ecosistema e con infrastrutture adeguati a sostenere la mobilità del futuro. Secondo BloombergNEF, la domanda globale di elettricità da parte di tutti i tipi di veicoli elettrici aumenterà di cinque volte, passando da 210TWh nel 2022 a 1.027TWh nel 2030, prima di triplicare ulteriormente fino a raggiungere i 3.251TWh nel 2040. Con questi numeri, varrà la pena fermarsi tre giorni a Futurmotive, per riflettere, informarsi, relazionarsi con la comunità industriale, in modo che in questa corsa verso gli obiettivi della sfida climatica non si perdano opportunità e si possano prendere nella dovuta considerazione le soluzioni concrete e praticabili, oggi e nel prossimo futuro.

### Tre manifestazioni in contemporanea

Le manifestazioni Futurmotive – Expo & Talks, E-Charge, e Fleet Manager Academy, in programma in contemporanea presso il Quartiere Fieristico di Bologna, consentono ai

Centro studi Promotor

MAGAZINE

pneurama



La libertà delle due ruote  
Rassegna pneumatici moto



visitatori di avere una panoramica a tutto tondo sull'ecosistema della mobilità. Futurmotive – Expo & Talks, i cui espositori sono distribuiti fra i padiglioni 14 e 19 si rivolge infatti a componentisti di primo impianto e ricambisti, car maker e car designer, produttori e distributori di attrezzature per l'officina del futuro, ma anche all'intera filiera del pneumatico - anche in una prospettiva di economia circolare -, ai produttori di carburanti sostenibili, alle reti di carrozzerie, di distribuzione e di assistenza. E-Charge, evento organizzato da A151 in programma il 16 e il 17 novembre, si rivolge all'intera filiera di ricarica per i veicoli elettrici - tecnologie, infrastrutture e servizi -, e accoglierà gli espositori all'interno del padiglione 16: la manifestazione, oltre a convegni e workshop, comprenderà anche gli Stati Generali della Ricarica, il primo grande summit in Italia espressamente dedicato all'industria dell'Ev charging, in agenda giovedì 16. Fleet Manager Academy, in programma il 16 novembre, è l'evento organizzato da Uvet Events-Econometrica, in collaborazione con Auto Aziendali magazine e con il patrocinio di Aiaga (Associazione Italiana Acquirenti e Gestori di Auto Aziendali) e di Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici) e dedicato alla mobilità aziendale: offrirà una giornata densa di workshop, seminari e tavole rotonde all'interno del padiglione 31 del Quartiere Fieristico di Bologna.

#### **Futurmotive Talks, il ciclo di incontri per approfondire i grandi temi della filiera automotive**

Futurmotive – Expo & Talks non sarà solo esposizione: saranno infatti concentrati fra il 16 e il 17 novembre i convegni di "Futurmotive Talks", il cui programma preliminare è già disponibile sul sito della manifestazione. Tanti i temi trattati, con attesi ospiti illustri provenienti dalle istituzioni italiane ed europee, dal mondo dell'industria e dalle università. Si comincia il 16 novembre con i saluti delle istituzioni, per poi passare, alle 10.30, ad approfondire uno dei temi chiave della manifestazione: La sfida della decarbonizzazione nel comparto della mobilità, condotto e moderato dalla giornalista TV Maria Leitner, cui seguirà alle ore 12.00 il convegno a cura di ANFIA - Gruppo Car Design dedicato all'intelligenza artificiale come nuovo asset del car design. Sarà invece curato da SicurAUTO.it il convegno delle ore 11.00, Aftermarket Report su Auto Connesse ed Elettriche. Si prosegue nel pomeriggio dello stesso giorno con il convegno dal titolo Fonti energetiche, produzione, distribuzione, usabilità, condotto dalla giornalista di Green & Blue Barbara Gasperini. Il pomeriggio del 16 novembre, inoltre, vedrà due importanti appuntamenti per il mondo della gomma: il convegno internazionale The Future of Retreading Conference, seguito dalla cerimonia di premiazione dei Recircle Awards, organizzata dalla rivista internazionale Retreading Business. La giornata del 17 novembre si apre alle ore 9.00: la giornalista de Il Sole 24 Ore Filomena Greco modererà infatti il primo convegno della giornata, Gestione dei big data e connettività, un altro tema centrale per l'intera filiera dell'auto. Si prosegue alle 11.00 con un convegno tutto dedicato alla Terra dei Motori: Le strategie di investimento tecnologico in Motor Valley, in Italia e in Europa. La sessione pomeridiana è invece dedicata ai temi dell'occupazione e del mondo del lavoro: si intitola infatti Trasformazione del mercato del lavoro nella transizione energetica l'appuntamento delle 15.00, moderato ancora da Filomena Greco, che precede il momento conclusivo della rassegna Futurmotive Talks, che prevede la presenza di importanti esponenti delle istituzioni.

**Come esporre a Futurmotive - Expo & Talks**

L'evento Futurmotive si rivolge alle aziende che, tramite innovazioni tecnologiche, di prodotto e di processo, danno impulso alla transizione energetica. Nei padiglioni 14, 16 e 19 e nelle aree esterne 42 e 43 del Quartiere Fieristico di Bologna, gli espositori potranno presentare le proprie novità, in un format progettato per favorire l'efficace interazione tra aziende, istituzioni e opinion leader di settore. Le aziende che intendono partecipare all'evento possono visitare sul sito [futurmotive.com](http://futurmotive.com) la sezione Expo e cliccare su "Esporre a Futurmotive".

CONDIVIDI SU

**CHI SIAMO****CONTATTI****MEDIA KIT****LINK UTILI**

Pneurama: la rivista professionale del pneumatico e dintorni in 6D - CF/P.IVA  
IT01805931209 - R.E.A. BO n. 390568 - Capitale Sociale € 52.000 int. vers.

[Privacy Policy](#) - [Cookie Policy](#) - [Note Legali](#)

## Informativa

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per le finalità di funzionalità, misurazione e marketing (con annunci personalizzati) come specificato nella [cookie policy](#). Il rifiuto del consenso può rendere non disponibili le relative funzioni.

Per quanto riguarda la pubblicità, noi e [terze parti](#) selezionate, potremmo utilizzare [dati di geolocalizzazione precisi](#) e [l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo](#), al fine di [archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo](#) e trattare dati personali come i tuoi dati di utilizzo, per le seguenti [finalità pubblicitarie](#): [annunci e contenuti personalizzati](#), [valutazione degli annunci e del contenuto](#), [osservazioni del pubblico](#) e [sviluppo di prodotti](#).

Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello delle preferenze.

Usa il pulsante "Accetta" per acconsentire. Usa il pulsante "Rifiuta" per continuare senza accettare.

Scopri di più e personalizza

Rifiuta

Accetta

# Un mese al GIS: innovazione, sinergia e riconoscimenti all'orizzonte

Da **Andrea Dossi** - 4 Settembre 2023

La 9<sup>a</sup> edizione della fiera, dal 5 al 7 ottobre 2023 a Piacenza Expo, è pronta a offrire una panoramica di eccellenza e opportunità nel campo del sollevamento e dei trasporti eccezionali, abbracciando tematiche come la decarbonizzazione, la sicurezza sul lavoro e gli investimenti nel settore.

Le **Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali (GIS)** sono pronte a solcare nuovamente il palcoscenico, con la loro 9<sup>a</sup> edizione in programma **dal 5 al 7 ottobre 2023 presso Piacenza Expo**. Questa manifestazione, che ha avuto origine nel 2009 come evento nazionale, si è evoluta fino a diventare la vetrina più importante a livello europeo dedicata all'industria del sollevamento e dei trasporti eccezionali. Con oltre 400 espositori confermati, più di 50 associazioni di settore e 5 patrocini istituzionali, l'evento è destinato a essere un'occasione di scoperta, confronto e

## ULTIME NEWS



Come il cambiamento climatico impatta sulla sicurezza sul lavoro  
4 Settembre 2023



Un mese al GIS: innovazione, sinergia e riconoscimenti all'orizzonte  
4 Settembre 2023



COBOT e Intelligenza artificiale: rischio o risorsa per i lavoratori?  
1 Settembre 2023



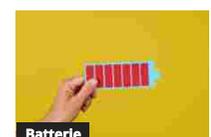
Trattori elettrici: versatilità e potenza per la movimentazione orizzontale  
1 Settembre 2023



## DA LEGGERE



Quali sono i rischi connessi alla digitalizzazione delle aziende e come...



Caricabatterie HF: quali sono le principali caratteristiche

networking per tutti i protagonisti del settore.

## Innovazione e connessioni al centro del GIS

Le parole chiave che hanno sempre definito il GIS sono **innovazione**, **confronto** e **sinergia**. Da anni, l'evento rappresenta un'occasione cruciale per presentare le **nuove proposte** e le **innovazioni tecnologiche** nel settore del sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali. La sua crescente rilevanza è evidente non solo nelle adesioni degli espositori, ma anche nella dimensione raggiunta dall'evento: **oltre 62.000 metri quadri di area espositiva**, suddivisi tra due tensostrutture, incluso il **nuovo Padiglione 4**, e l'adiacente Pala Banca, che ospiterà eventi e convegni. L'edizione 2023 del GIS rappresenta un punto di incontro per le sfide attuali e future dell'industria. **Dalla transizione ecologica ai costi energetici**, le complessità del settore sono molteplici. Una direttiva recentemente approvata sulle "Case Green" e la crescente attenzione alla riduzione delle emissioni di CO2 stanno guidando il dialogo. Convegni, workshop e seminari affronteranno questioni cruciali, come la formazione degli operatori e la sicurezza sul lavoro in un momento in cui gli incidenti sul posto di lavoro rappresentano una preoccupante realtà.

## Focus su sicurezza, decarbonizzazione e investimenti

Le associazioni di categoria, sia nazionali che internazionali, insieme agli enti rappresentativi di ogni settore nell'ambito del sollevamento e dei trasporti, avranno un ruolo di primo piano nel fitto calendario di eventi che comprende convegni, workshop e seminari, attualmente in fase di definizione. Tra i temi centrali dei convegni del GIS 2023, un'attenzione particolare sarà rivolta alla **formazione degli operatori**, un aspetto fondamentale per garantire la sicurezza sul posto di lavoro per coloro che utilizzano macchinari per il sollevamento e la movimentazione industriale e portuale. Questo è di particolare rilevanza in un anno in cui l'Italia sta affrontando un allarmante aumento di incidenti sul lavoro, alcuni dei quali purtroppo fatali.

La **decarbonizzazione è un tema centrale** nel dibattito attuale, riflettendo le ambizioni dell'Accordo di Parigi e i programmi dell'Unione Europea per ridurre le emissioni di CO2. La manifestazione si concentrerà sulla rotta verso gli obiettivi di riduzione del 55% delle emissioni entro il 2030 e del 90% entro il 2050.

**Il settore dei trasporti contribuisce significativamente alle emissioni di CO2 con il 24%**, con il trasporto su gomma e marittimo che rappresentano una parte considerevole. L'evento si propone come spazio di discussione per strategie e soluzioni in questo ambito e si esploreranno **soluzioni per raggiungere la "Net Zero" entro il 2050**.



Batterie usate: possibili problematiche e soluzioni



La manutenzione delle piattaforme di sollevamento aereo: un investimento per la...



L'evento non solo affronta questioni ambientali e tecnologiche, ma getta anche uno sguardo alle opportunità di investimento offerte dal **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** e dal **Piano Nazionale Complementare (PNC)**. Tuttavia, l'aumento dei costi dei materiali e dell'energia rappresenta una sfida per le grandi opere in corso. Il settore dei trasporti e delle infrastrutture gioca un ruolo chiave nell'economia italiana, ma le incertezze nei costi potrebbero minacciare la realizzazione di progetti cruciali. **La sicurezza sul lavoro rappresenta un tema di primaria importanza per l'edizione 2023 del GIS.** I dati allarmanti sugli incidenti sul lavoro pongono l'accento sulla necessità di adottare misure efficaci per garantire la protezione dei lavoratori. L'evento ospiterà dibattiti e sessioni dedicate a migliorare la sicurezza e a ridurre il numero di incidenti.

## Sinergie nell'industria del sollevamento e dei trasporti

Il GIS svolge un ruolo significativo nel facilitare sinergie tra gli attori di uno dei settori più dinamici dell'Italia. La presenza delle principali associazioni di categoria, tra cui **AISEM** – Associazione Italiana Sistemi di Sollevamento, Elevazione e Movimentazione, **ANFIA** – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, **ANNA** – Associazione Nazionale Noleggi Autogru e Trasporti Eccezionali, **ASSOPORTI** – Associazione dei Porti Italiani, **ASSITERMINAL** – Associazione Italiana Terminalisti Portuali, **ASSONOLO** – Associazione Distributori e Noleggiatori di Beni Strumentali e **CONFETRA** – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sottolinea l'importanza di questa manifestazione. Inoltre, il GIS gode del patrocinio di istituzioni pubbliche come il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, la **Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome**, la **Regione Emilia Romagna**, la **Regione Liguria** e il **Comune di Piacenza**. La manifestazione rappresenta una vetrina di eccellenza per le innovazioni in macchinari e soluzioni condivise tra vari cluster legati al movimento delle merci e alla logistica pesante. Questo la rende l'ambiente perfetto per esaminare e discutere le sfide affrontate da diverse filiere. La rilevanza del GIS si estende al [comparto del trasporto ferroviario italiano](#), il quale è rappresentato dalle tre principali associazioni del settore: **ASSOFERR**, **FERMERC** e **FERCARGO**, che hanno scelto il Piacenza Expo come sede per i loro incontri.

## Riconoscimenti e networking al GIS 2023

Per la 9ª edizione sono state confermate le celebri serate di [premiazione che riconoscono l'eccellenza nell'industria](#). Questi eventi avranno luogo nel corso della manifestazione all'interno dei padiglioni del Piacenza Expo. Tra di essi spiccano

l'ITALA – Italian Terminal and Logistic Awards, focalizzato sul terminalismo portuale, l'intermodalità e la logistica. Inoltre, l'ITALPLATFORM – Italian Access Platform Awards, dedica il suo riconoscimento alle macchine e attrezzature per i lavori in quota. Infine, l'ILTA – Italian Lifting & Transportation Awards, si concentra sul sollevamento e sui trasporti eccezionali. Anche per l'edizione di quest'anno, il "GIS by Night" farà il suo ritorno, previsto per la serata del venerdì 6 ottobre. Questo evento rappresenterà un'opportunità unica di socializzare e stabilire connessioni, consentendo a tutti gli espositori del GIS e ai loro clienti di spicco di riunirsi all'interno del quartiere fieristico di Piacenza. Durante l'evento, saranno allestiti buffet tematici e diversi tipi di intrattenimento per arricchire l'atmosfera. Inoltre, nell'ambito di questa nona edizione del GIS, Mediapoint & Exhibitions srl introdurrà con entusiasmo la nuova fiera "T3-TRUCK TYRE TRAILER". Questo evento sarà completamente dedicato a tutti i mezzi di trasporto, compresi i rimorchi e i relativi pneumatici. La manifestazione si terrà dal 17 al 19 Ottobre 2024 e rappresenterà un ulteriore passo avanti nell'esplorazione e nella promozione dell'innovazione nel settore dei trasporti. Maggiori informazioni sono disponibili al sito web [www.t3-expo.it](http://www.t3-expo.it).

Masi Communication è media partner ed espositore del GIS 2023.



**TAGS** Giornate Italiane del Sollevamento GIS GIS 2023 gru lavoro in quota piattaforme aeree  
sollevamento Trasporti Eccezionali

Articolo precedente

COBOT e Intelligenza artificiale: rischio o risorsa per i lavoratori?

Prossimo articolo

Come il cambiamento climatico impatta sulla sicurezza sul lavoro



**Andrea Dossi**

Fare domande è più di una deformazione professionale, è la curiosità che spinge a scendere nei dettagli di ogni argomento. Capace di illuminarsi di fronte a qualsiasi notizia o informazione, desideroso di apprendere e di trasmettere conoscenza ed emozioni ai lettori.

Articoli correlati Di più dello stesso autore



La mancanza di flessibilità potrebbe arrestare i progressi nel magazzino?



Come il cambiamento climatico impatta sulla sicurezza sul lavoro



COBOT e Intelligenza artificiale: rischio o risorsa per i lavoratori?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.