



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 5 all'11 settembre 2023

Torino, 15 settembre 2023

Sommarrio Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
72/79	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/09/2023	<i>Qui, Spagna e Portogallo</i>	2
	Fleetmagazine.com	05/09/2023	<i>Auto nuove: in Italia nel 2023 +49% le importazioni e +32,9% le esportazioni</i>	8
19	Il Giornale	06/09/2023	<i>Int. a A.Urso: "Sull'auto elettrica l'aria europea e' girata anche grazie all'Italia" (P.Bonora)</i>	10
2	Bresciaoggi	06/09/2023	<i>Focus Ecologia-Trasporto pubblico: il futuro e' il bus elettrico</i>	12
3	Gazzetta di Modena Nuova	06/09/2023	<i>L'Automotive tiene botta: nessun segnale di difficolta'</i>	14
	Economymagazine.it	06/09/2023	<i>E fuel biofuel accanto all'elettrico, Urso: l'Ue sta aprendo</i>	15
	Geagency.it	06/09/2023	<i>Auto, Urso: Sono ottimista per l'accordo con Stellantis</i>	17
	Ilgiornale.it	06/09/2023	<i>"Sull'auto elettrica l'aria europea e' girata anche grazie all'Italia"</i>	18
	Inforicambi.it	06/09/2023	<i>Mercato Italia agosto: il recupero continua e la Panda vince ancora</i>	21
25	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	<i>Euro 7, produttori e componentisti divisi sui tempi di entrata in vigore (F.Greco)</i>	22
22	MF - Milano Finanza	08/09/2023	<i>Mf shipping & logistica</i>	23
	Ilpost.it	08/09/2023	<i>A cosa serve la classificazione Euro delle auto</i>	24
	PneusNews.it	09/09/2023	<i>Nel primo semestre 2023, record di fatturato totale, nei 5 anni di analisi, per il mercato aftermarket</i>	29
1+6	La Nuova del Sud	11/09/2023	<i>Stellantis. Il ministro Urso annuncia tavolo e incentivi. Landini chiede che si apra una</i>	33
	Crisalidepress.it	11/09/2023	<i>ANFIA: 40 ANNI DELLA SEZIONE AFTERMARKET</i>	36
	Focus-online.it	11/09/2023	<i>Milano: E_MOB, 7ma edizione</i>	37
	Targatocn.it	11/09/2023	<i>Delegazione di ITTers al Formula SAE all'autodromo di Varano De' Melegari</i>	39



Qui, SPAGNA E PORTOGALLO

Il mercato automobilistico iberico chiude il primo semestre 2023 con risultati oltre le aspettative. Positivi anche i numeri portoghesi che, pur non raggiungendo i valori del pre-pandemia, mostrano una ripresa rispetto al 2022. Approfondiamo i dettagli in questa analisi

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

LA SPAGNA

L'industria automobilistica è da sempre un settore strategico per l'economia spagnola. Sono 9 i brand multinazionali localizzati nel paese con 17 stabilimenti. Secondo ANFAC, nel 2021 il fatturato dell'industria automobilistica spagnola rappresentava il 10% del Pil spagnolo e il 18% delle esportazioni totali. L'industria genera il 9% dell'occupazione totale: 2 milioni di posti di lavoro sono legati all'automotive, di cui 300.000 sono posti di lavoro diretti negli stabilimenti di assemblaggio e oltre 200.000 impiegati direttamente nell'industria dei ricambi auto. In media, circa 4 miliardi di euro all'anno vengono investiti in Ricerca e Sviluppo, negli ultimi cinque anni gli investimenti sono stati fortemente indirizzati verso il settore greenfield. Inoltre, l'industria automobilistica spagnola è uno dei settori più attraenti per gli investitori stranieri.



CONTESTO ECONOMICO

Secondo l'ultimo Economic Outlook di OCSE, pubblicato lo scorso giugno, il Pil della Spagna rallenterà a 2,1% nel 2023 e a 1,9% nel 2024, dopo due anni di forte ripresa post-Covid (+5,5%).

La minore inflazione e un mercato del lavoro resiliente dovrebbero supportare i consumi, contemporaneamente la domanda estera rafforzerà la crescita dell'export e la domanda sostenuta incoraggerà gli investimenti, nonostante l'innalzamento dei tassi e dei costi finanziari.

L'inflazione nominale sarà in ribasso a 3,9% nel 2024, grazie alla diminuzione dei prezzi dell'energia e al rafforzarsi delle politiche monetarie.

Le politiche di bilancio dovrebbero inasprirsi per far fronte all'elevato debito. Con il calo dell'inflazione, di contro, le misure fiscali per attenuare l'impatto dei prezzi dell'energia dovrebbero essere gradualmente eliminate.

L'attuazione del piano di ripresa, che fa affidamento principalmente sui fondi di Next Generation EU, genererà significativi investimenti pubblici e stimolerà la crescita potenziale. Continuare ad affrontare la bassa crescita della produttività e ridurre la dipendenza dai combustibili fossili dovrebbe essere una priorità.

L'economia spagnola ha saputo far fronte, senza troppe difficoltà, al difficile contesto della guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina. Il Pil è aumentato dello 0,5% nel primo trimestre del 2023 rispetto al trimestre precedente ed era superiore del 3,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

La fiducia dei consumatori è migliorata a partire dall'autunno, anche se rimane ancora molto bassa. Il mercato del lavoro è dinamico, con una crescita dell'occupazione dell'1,3% nel primo trimestre

del 2023. Il tasso di disoccupazione è leggermente diminuito dal 13% di dicembre 2022 al 12,7% di aprile 2023. L'indice dell'inflazione è sceso a 2,9% nel mese di maggio, grazie all'ulteriore riduzione dei prezzi dell'energia. I salari nominali sono aumentati del 3% rispetto al primo trimestre del 2022.

PRODUZIONE ED EXPORT

La Spagna ha prodotto 2,22 milioni di autoveicoli nel 2022 con una crescita del 5,8% rispetto al 2021, ma ancora in flessione (-21,4%) rispetto ai volumi del 2019. Nel 2022 si trova al 9° posto tra i paesi produttori di autoveicoli nel mondo, era l'8° nel 2017 e il 6° nel 2001. In UE la produzione di autoveicoli della Spagna è seconda solo alla produzione della Germania.

Nonostante il miglioramento degli ultimi mesi del 2022, il settore è stato rallentato nel complesso dai problemi di approvvigionamento che si sono protratti nell'anno. Inoltre, i colli di bottiglia nella distribuzione dei veicoli sia via mare che su strada hanno ulteriormente limitato la capacità di esportazione della Spagna.

La produzione di autovetture ha raggiunto 1,79 milioni di unità (+7,5%), mentre la produzione di veicoli commerciali e industriali ha registrato una riduzione dello 0,6%, con 432.239 unità prodotte nell'anno. Nell'ultimo anno, la produzione di veicoli a basse emissioni (BEV, PHEV, HEV e a gas) è aumentata considerevolmente, con una crescita del 65,2% rispetto al 2021 e con un totale di 359.573 unità.

Sono 19 i modelli elettrificati che vengono prodotti in Spagna, di cui 11 autovetture e 8 veicoli commerciali. 13 sono BEV, mentre i restanti 6 sono plug-in hybrid. Il 12% dei veicoli prodotti negli stabilimenti spagnoli è elettrico (5,7% BEV e 6,3% PHEV), 2,7 p.p. in più rispetto al 2021. (GRAFICO 1)

« NEL 2022 L'ELETTRIFICATO RAPPRESENTA IL 9,6% DEL MERCATO COMPLESSIVO, SOLO 1,85 PUNTI PERCENTUALI IN PIÙ RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE. INOLTRE, IL VOLUME DELLE VENDITE È RIMASTO MOLTO LONTANO DALL'OBIETTIVO DI 120.000 AUTOVETTURE ELETTRIFICATE DEFINITO DAL PNIEC PER RAGGIUNGERE ENTRO IL 2030 GLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI»»





Durante i primi cinque mesi del 2023 sono stati prodotti 1.081.890 autoveicoli, in aumento del 19,9% sullo stesso periodo del 2022, ma in calo del 15,2% rispetto a quanto prodotto da gennaio a maggio 2019.

Nel corso di quest'anno, i fattori che avevano condizionato la produzione negli ultimi anni, come la crisi sanitaria, la mancanza di semiconduttori e il problema di approvvigionamento a seguito della guerra in Ucraina, sono finalmente tornati alla normalità, dando il via alla tanto desiderata ripresa per il settore.

Nell'analisi per tipologia di veicolo, la produzione di autovetture ha registrato a maggio 197.422 unità, il 23,5% in più rispetto allo stesso mese del 2022. Nel cumulato gennaio-maggio sono invece state prodotte 843.361 unità, il 13,2% in più rispetto allo stesso periodo del 2022.

La produzione nel quinto mese dell'anno di veicoli commerciali e industriali ha registrato un incremento del 118,4% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente con un totale di 52.484 unità. Nell'anno,

sono stati prodotti 238.529 veicoli, il 51% in più rispetto a gennaio-maggio 2022. Nel 2022, sono state esportati 1.932.629 veicoli, in crescita del 2,9% rispetto al 2021; in sostanza quasi il 90% dei veicoli prodotti in Spagna è destinato all'export.

L'Europa rappresenta la regione di destinazione principale. Nella TOP 5 dei paesi verso i quali la Spagna esporta la sua produzione ci sono Francia, Germania, Italia, Regno Unito e Turchia. Queste cinque destinazioni rappresentano il 69,4% delle esportazioni dell'anno intero.

Nei primi cinque mesi dell'anno le esportazioni sono aumentate del 25%, con 982.067 unità esportate, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nel solo mese di maggio, le destinazioni europee hanno rappresentato il 90,4% delle esportazioni, la Spagna gode quindi dell'influsso positivo che la ripresa dei mercati europei ha sulla produzione, sempre che, come già sottolineato, i problemi logistici degli ultimi mesi non impattino nuovamente ed in negativo sull'output del paese.

MERCATO DEGLI AUTOVEICOLI

Le immatricolazioni di autoveicoli hanno raggiunto il record di 1,9 milioni di autoveicoli nel 2007, per calare progressivamente fino a 791mila nel 2012, come conseguenza della crisi economica-finanziaria e poi risalire lentamente a 1,56 milioni nel 2018. Dal 2019 i volumi hanno ripreso a calare, fino al 2022 quando le vendite sono scese nuovamente sotto alla soglia del milione. **[GRAFICO 2]**

Il 2022 è stato un anno complicato segnato da fattori come la guerra in Ucraina, l'aumento dei costi energetici e dei carburanti o l'aumento dell'inflazione e dei tassi d'interesse che hanno condizionato la decisione di acquisto degli utenti.

Per quanto riguarda le sole immatricolazioni di autovetture, nell'anno sono state immatricolate 813mila unità, il 5,4% in meno rispetto al 2021.

Dall'analisi delle immatricolazioni per canale, si vede come il mercato sia stato influenzato dal quadro economico generale, che ha gravato in particolare sulle vendite ai privati, in calo dell'1,7% nell'anno, con 366.364 unità vendute. Il canale aziendale, invece, nonostante il calo registrato a dicembre, riesce a chiudere l'anno con un incremento del 4,1% e 348.144 immatricolazioni. Infine, il noleggio è stato il canale più colpito con un calo del 35,1% e 98.888 record.

Nonostante il costante aumento delle vendite di autovetture elettrificate nel 2022 (+17,1% rispetto all'anno precedente e 78.329 unità vendute) la quota di mercato rimane molto bassa, in particolare in un mercato al ribasso.

Nel 2022 l'elettrificato rappresenta il 9,6% del mercato complessivo, solo 1,85 punti percentuali in più rispetto all'anno precedente. Inoltre, il volume del-

GRAFICO 2



Fonte: ANFAC

TABELLA 1

Alimentazione	YTD 06/2023	MS% 2023	YTD 06/2022	MS% 2022	Var. %
Benzina	219.029	43,4%	174.929	42,9%	25,2%
Diesel	67.393	13,3%	71.703	17,6%	-6,0%
Alim. Alternative	218.999	43,3%	161.126	39,5%	35,9%
EV	23.893	4,7%	14.335	3,5%	66,7%
E-REV	2	0,0%	3	0,0%	-33,3%
PHEV	31.647	6,3%	23.786	5,8%	33,0%
HEV	151.825	30,0%	115.279	28,3%	31,7%
GPL	11.540	2,3%	7.384	1,8%	56,3%
Metano/GNL	90	0,0%	336	0,1%	-73,2%
Idrogeno	2	0,0%	3	0,0%	-33,3%
Totale	505.421		407.758		24,0%

TABELLA 2

Acquisto	YTD 06/2023	MS% 2023	YTD 06/2022	MS% 2022	Var. %
Privati	203.998	40,4%	177.133	43,4%	15,2%
Aziende	201.032	39,8%	171.590	42,1%	17,2%
Noleggio	100.391	19,8%	59.035	14,5%	70,1%
Totale	505.421		407.758		24,0%



in meno del 2022.

Le alimentazioni alternative crescono del 35,9% con volumi pressoché allineati a quelli delle autovetture a benzina.

Nel dettaglio, le ibride tradizionali costituiscono la fetta più grande del mercato delle alimentazioni alternative (30%) e raggiungono quasi 152 mila unità nei sei mesi, con una crescita del 31,7% sul 2022.

Le ricaricabili rappresentano l'11% del mercato del primo semestre, 1,7 p.p. in più rispetto alla prima metà del 2022. Tra queste, le plug-in hybrid crescono del 33% ed arrivano a quota 6,3%, le pure elettriche invece costituiscono il rimanente 4,7% e registrano una crescita del 66,7%.

Tra le vetture a gas, anche in Spagna si registra un fortissimo calo nelle immatricolazioni di auto a metano (-73,2%) ed un incremento invece nel GPL (+56,3%), insieme le due alimentazioni rappresentano il 2,3% del mercato totale. **[TABELLA 2]**

Per modalità di acquisto, le autovetture acquistate dai privati costituiscono il 40,4% del mercato del semestre, in crescita del 15,2%; seguono le auto aziendali con il 39,8% del mercato, in aumento del 17,2%. Infine, le auto a noleggio registrano un balzo del 70,1% rispetto al primo semestre del 2022, raggiungendo una quota di merca-

« LA SPAGNA HA PRODOTTO 2,22 MILIONI DI AUTOVEICOLI NEL 2022 CON UNA CRESCITA DEL 5,8% RISPETTO AL 2021, MA ANCORA IN FLESSIONE (-21,4%) RISPETTO AI VOLUMI DEL 2019. NEL 2022 SI TROVA AL 9° POSTO TRA I PAESI PRODUTTORI DI AUTOVEICOLI NEL MONDO. ERA 18° NEL 2017 E IL 6° NEL 2001 »

le vendite è rimasto molto lontano dall'obiettivo di 120.000 autovetture elettrificate definito dal PNIEC per raggiungere entro il 2030 gli obiettivi di riduzione delle emissioni.

Anche in Spagna si evidenzia dunque la necessità di misure urgenti per accelerare l'installazione di punti di ricarica rapida ed efficientare gli aiuti a sostegno del mercato.

Nel primo semestre del 2023, il mercato delle autovetture ha raggiunto complessivamente 505.421 unità. Seppure in aumento del 24% rispetto al primo semestre del 2022, i volumi rimangono comunque inferiori del 27% rispetto a quelli pre-pandemia del 2019. **[TABELLA 1]**

Le immatricolazioni delle auto a benzina risultano in crescita del 25,2% e detengono una market share del 43,3%. Il diesel registra una flessione nel semestre pari al 6% rispetto allo stesso periodo del 2022. La market share è del 13,3%, 4,3 punti percentuali



«NEL SOLO MESE DI MAGGIO, LE DESTINAZIONI EUROPEE HANNO RAPPRESENTATO IL 90,4% DELLE ESPORTAZIONI, LA SPAGNA GODE QUINDI DELL'INFLUSSO POSITIVO CHE LA RIPRESA DEI MERCATI EUROPEI HA SULLA PRODUZIONE. SEMPRE CHE, COME GIÀ SOTTOLINEATO, I PROBLEMI LOGISTICI DEGLI ULTIMI MESI NON IMPATTINO NUOVAMENTE ED IN NEGATIVO SULL'OUTPUT DEL PAESE»

TABELLA 3

TOP TEN	
Marca / Modello	YTD 06/2023
DACIA SANDERO	14.147
SEAT ARONA	14.078
TOYOTA C-HR	10.748
PEUGEOT 2008	10.727
FIAT 500	10.019
OPEL CORSA	9.890
TOYOTA COROLLA	9.658
HYUNDAI TUCSON	9.650
KIA SPORTAGE	9.624
SEAT IBIZA	9.596

to del 19,8% (era del 14,5% nel 2022). (TABELLA 3) L'auto più venduta in Spagna nel periodo gennaio-giugno 2023 è la Dacia Sandero, che supera per poche unità la Seat Arona. Al terzo posto la Toyota C-HR, seguita da due auto del gruppo Stellantis: Peugeot 2008 e Fiat 500.

Nel 2022, i veicoli commerciali leggeri hanno totalizzato 119.506 immatricolazioni, il 21,3% in meno rispetto al 2021.

Nel periodo gennaio-giugno 2023, invece, il comparto registra una variazione positiva del 26,6%, con volumi complessivi pari a 72.150 unità.

In crescita rispetto al primo semestre del 2022 tutte le alimentazioni. L'aumento maggiore è registrato dai veicoli ad alimentazione alternativa che, pur con una quota di mercato del 9,6%, registrano un balzo del 51,4% rispetto al primo semestre 2022.

In crescita anche il diesel (+24,9%), benché le alimentazioni eco-friendly ne abbiano eroso la quota di mercato, che passa dall'87,3% del 2022 all'86,2% di quest'anno.

I VCL a benzina, infine, costituiscono il 4,3% del mercato dei primi sei mesi del 2023 e crescono del 14,7%. (TABELLA 4)

Nel semestre calano le vendite di veicoli commerciali leggeri ai privati, mentre aumentano i noleggi e le immatricolazioni aziendali. (TABELLA 5)

Nel 2022, le immatricolazioni di veicoli industriali, autobus e minibus hanno registrato un aumento del 13,8% con un totale di 25.911 unità: l'unico mercato in crescita nell'anno.

Tutte le tipologie di veicolo hanno incrementato le vendite, a partire dai veicoli industriali pesanti che hanno raggiunto le 20.357 unità, con una crescita del 13,6%. Anche autobus e minibus, con 2.457 unità immatricolate, hanno registrato un aumento del 25,4%.

Nel primo semestre 2023, sono stati immatricolati 15.178 veicoli pesanti con un incremento del 20,8% rispetto ai volumi dello scorso anno. Per tipologia di veicolo, gli industriali registrano 13.358 nuove immatricolazioni, un 17,1% in più rispetto allo scorso anno. Autobus, e minibus si fermano a 1.820 unità vendute, con una crescita del 56,8%.

Il bilancio di questo primo semestre è quindi positivo per il mercato automobilistico spagnolo che si sta riprendendo meglio del previsto, con sei mesi consecutivi di aumento delle immatricolazioni. Questo comportamento è dato soprattutto dal miglioramento dell'offerta di veicoli sul mercato e anche dal forte aumento delle immatricolazioni di aziende e società di autonoleggio, che stanno rinnovando le loro flotte.

Considerate le previsioni economiche positive e l'incremento che ci si attende nei consumi privati, nella seconda metà dell'anno, è possibile affermare che l'andamento positivo del mercato si protrarrà e che, anche se le stime per la chiusura dell'anno sono ancora al di sotto della soglia del milione di immatricolazioni, il mercato dei veicoli potrà chiudere l'anno in positivo.

TABELLA 4

Alimentazione	YTD 06/2023	MS% 2023	YTD 06/2022	MS% 2022	Var.%
Benzina	3.085	4,3%	2.689	4,7%	14,7%
Diesel	62.174	86,2%	49.762	87,3%	24,9%
Alim. Alternative	6.891	9,6%	4.551	8,0%	51,4%
Totale	72.150		57.002		26,6%

TABELLA 5

Acquisto	YTD 06/2023	MS% 2023ok	YTD 06/2022	MS% 2022	Var.%
Privati	10.856	15,0%	13.286	23,3%	-18,3%
Aziende	51.910	71,9%	34.851	61,1%	48,9%
Noleggio	9.384	13,0%	8.865	15,6%	5,9%
Totale	72.150		57.002		26,6%

RICAMBIO NEL MONDO

IL PORTOGALLO

Il settore automobilistico in Portogallo comprende oltre 32 mila aziende che producono autoveicoli e componenti, creano 152 mila posti di lavoro diretti e generano un volume d'affari di 33,7 miliardi di euro, pari al 21% delle entrate fiscali totali in Portogallo. Il settore rappresenta l'11% delle esportazioni totali dal paese. In Portogallo quattro case automobilistiche, Toyota, Stellantis, Mitsubishi e Volkswagen, hanno localizzato da tempo i loro plant di produzione. La produzione automobilistica è significativa in Portogallo, e riveste grande importanza nazionale per l'occupazione e le esportazioni.

La produzione annua di veicoli ha superato per la prima volta le 300.000 unità nel 2019, grazie principalmente al Gruppo Volkswagen, il più grande produttore di veicoli in Portogallo, che dal 2017 produce, nel distretto di Setúbal, un modello molto apprezzato dai mercati europei: il T-Roc.

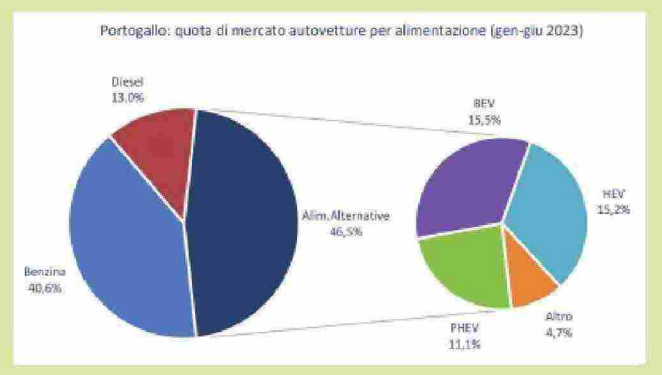
Nel 2022, sono usciti dagli stabilimenti portoghesi 322.404 veicoli, l'11,2% in più rispetto al 2021. Mentre nel cumulato gennaio-maggio 2023 sono già 153.204 i veicoli prodotti, in crescita di un ulteriore 29,4% rispetto ai primi cinque mesi del 2022. La produzione si concentra principalmente sulle autoveature, che costituiscono il 79,4% della produzione totale; la restante quota si compone di veicoli commerciali leggeri (18,8%) e di veicoli industriali (1,8%). La maggior parte dei veicoli prodotti in Portogallo è destinata all'estero: secondo la Associação Automóvel de Portugal (ACAP), nel 2022 il 97,4% della produzione è stato esportato.

L'Europa continua ad essere il mercato leader di destinazione dei veicoli fabbricati sul territorio portoghese (90,1%), con Germania (21,2%), Francia (13,8%), Italia (12,3%) e Spagna (9,7%) al top del ranking. In Portogallo, il settore automotive è responsabile dell'11% delle esportazioni nazionali totali.

Il settore automobilistico contribuisce per quasi l'8,5% all'industria portoghese, impiega lo 0,7% della popolazione e rappresenta il 4,8% dell'industria manifatturiera. Anche la componentistica in Portogallo è estremamente rilevante. Nel 2021, la filiera ha registrato un fatturato annuo di circa 10,7 miliardi di euro, pari al 5,6% del Pil del Paese, con una forza lavoro di oltre 61.000 persone in circa 360 aziende. Rappresenta l'8,8% dell'occupazione nell'industria manifatturiera ed è uno dei principali settori di esportazione in Portogallo: il 16,1% di tutte le esportazioni. Circa l'85% del totale dei componenti automobilistici prodotti nel paese viene esportato. L'industria dei componenti automobilistici è cresciuta del 200% negli ultimi 15 anni e attualmente il Portogallo fornisce alle case automobilistiche batterie, vetro, stampi in plastica, interni, pneumatici, parti in metallo, cavi e cablaggi, sedili per auto ed elettronica. Nel 2022 le immatricolazioni di autoveicoli in



GRAFICO 3



Portogallo sono 185.291 in lieve aumento rispetto al 2021 (+2,8%) ma con una flessione del 30,8% relativamente al 2019.

Da gennaio a giugno 2023, invece, sono stati messi in circolazione 127.283 nuovi veicoli, con una diminuzione di volumi pari al 15,9% rispetto al primo semestre del 2019, ma con un aumento del 40,7% rispetto al primo semestre del 2022.

Per categoria e tipo di veicolo, nei sei mesi le autoveature crescono del 45,4%, i veicoli commerciali del 16,5% e quelli pesanti del 16,9% rispetto allo stesso periodo del 2022.

Per alimentazione, le autoveature ad alimentazione alternativa costituiscono la maggiore quota di mercato (46,5%) e includono una quota molto alta di auto puramente elettriche (15,5%). Le auto a benzina mantengono una quota del 40,6% e infine le diesel sono il 13% delle immatricolazioni totali del primo semestre. **(GRAFICO 3)**

Le auto elettriche, con 17.074 unità vendute, sono quelle che registrano la crescita più marcata nel cumulato del semestre (+120,7% vs. H1.2022). Anche le PHEV ed HEV mostrano un aumento, seppur più contenuto (rispettivamente +60,5% e +41%). In crescita anche le immatricolazioni di commerciali leggeri elettrificati (+225% sul 2022.)

Nei sei mesi è Peugeot il brand di autoveature più venduto (12.914 unità) in crescita del 48,2%, seguito da Renault (9.466 unità, +68,6%) e da Dacia (7.652, +74,1%).

«NEL 2022, SONO USCITI DAGLI STABILIMENTI PORTOGHESI 322.404 VEICOLI, L'11,2% IN PIÙ RISPETTO AL 2021. MENTRE NEL CUMULATO GENNAIO-MAGGIO 2023 SONO GIÀ 153.204 I VEICOLI PRODOTTI, IN CRESCITA DI UN ULTERIORE 29,4% RISPETTO AI PRIMI CINQUE MESI DEL 2022»

ga



Home > Mercato Auto

Auto nuove: in Italia nel 2023 +49% le importazioni e +32,9% l'export

5 settembre 2023 - [Marina Marzulli](#)

Esportiamo auto soprattutto in Usa e le importiamo dalla Germania. Import ed export di veicoli nuovi sono in netta crescita rispetto all'anno precedente, ancora segnato dalle dinamiche pandemiche, ma la bilancia commerciale resta negativa.

IN QUESTO ARTICOLO



Nel primi cinque mesi del 2023 il **saldo negativo** della bilancia commerciale in Italia per le auto nuove è di **5,39 miliardi**, malgrado un import di veicoli nuovi che cresce in doppia cifra.

AUTO ESPORTATE E IMPORTATE

In questa prima parte del 2023, l'**import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita** (+46,1% rispetto ai primi cinque mesi del 2022). Il dato, fornito da [ANFIA](#) - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, somma sia il

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

comparto dei veicoli industriali (+45,7%) sia il comparto delle **autovetture (+49,0%)**.



Anche l'export in valore risulta in aumento rispetto a quello dei primi cinque mesi del 2022, +28,9%, grazie soprattutto alle **autovetture esportate (+32,9%)**.

Leggi Anche: [Come funziona la carbon tax europea sulle importazioni](#)

Il saldo è negativo per circa 5,39 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 805 milioni per i veicoli industriali.

I PAESI STRATEGICI PER L'ITALIA

Mentre l'**import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da Paesi europei** (il 90,3% del valore totale importato, con l'eccezione della Turchia), l'**export con destinazione Europa** rappresenta, nei primi cinque mesi del 2023, il **64,7%** del totale.

l'intervista » Adolfo Urso

«Sull'auto elettrica l'aria europea è girata anche grazie all'Italia»

«Ora in tanti condividono ciò che dicevamo noi per primi. Con Le Maire piena sintonia»

Pierluigi Bonora

■ Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, a tutto campo sui temi bollenti automotive: elettriche sì, elettriche no; l'asse con Francia e Germania; la concorrenza sleale cinese; il tavolo Stellantis; gli ecobonus da rivedere. Un incontro concomitante ai mille dubbi che cominciano ad assalire politici e top manager del settore sulla bontà del piano Ue che prevede, dal 2035, il «tutto elettrico». L'eurocommissario Thierry Breton, per esempio, ha giudicato «troppo alti i costi di produzione» e rilevato come «una quota importante di europei non si potrà permettere un'auto elettrica».

Ministro Urso, con l'uscita di scena del vicepresidente Ue, Frans Timmermans, promotore di questa complessa rivoluzione verso l'elettrico, si è indebolita la posizione ideologica di Bruxelles?

«Già negli ultimi dossier affrontati nelle varie sedi Ue è cresciuto l'asse di coloro che, come l'Italia, riteneva questa politica ideologica assolutamente contraria agli interessi industriali e occupazionali della stessa Unione».

Di conseguenza?

«Gli ultimi dossier sono passati per un soffio con una opposizione che via via sta diventando maggioranza. E tanto più lo sarà con le elezioni del

2024 quando è verosimile che nell'Europarlamento le forze contrarie a questa visione ideologica saranno ben più rappresentative. L'Italia si è imposta e tanti altri Paesi ora condividono ciò che noi, per primi, avevamo subito affermato».

Come vede il futuro?

«Bisogna mantenere la possibilità, per un certo periodo, di produrre e vendere auto *e-fuels*, ma anche *bio-fuels*, e qui Eni sta facendo passi da gigante. E ciò in attesa che l'elettrico diventi più efficiente e accessibile».

Avete avviato un tavolo con Stellantis con l'obiettivo preciso di far crescere la produzione in Italia.

«Ritengo sia sempre più sostenibile il nostro progetto per far sì che aumentino gli investimenti in ricerca, modelli innovativi, anche elettrici, allo scopo di aumentare rapidamente la produzione, tutelando la filiera italiana con i suoi forti livelli occupazionali e orgoglio del Made in Italy».

Quando prevede l'intesa con Stellantis?

«Si stanno definendo gli ultimi aspetti del piano da sottoscrivere; mi auguro entro il mese, per dare subito avvio a quel tavolo Stellantis in cui sarà possibile definire l'accordo di sviluppo tra governo e azienda, con la partecipazione dei sindacati, di Anfia e delle Regioni che ospitano gli im-

pianti del gruppo. C'è una tendenza da invertire: da 20 anni la produzione di veicoli in Italia si è notevolmente ridotta. Sono ottimista».

Anche gli altri Paesi, dove si trovano le fabbriche del gruppo, stanno premendo per avere più modelli.

«Questo accordo di sviluppo avrebbe dovuto farlo il governo testimone della nascita di Stellantis. Oggi si fa quello che si sarebbe dovuto dare qualche anno fa, ma che altri governi hanno già attuato. Con il collega francese, il ministro Bruno Le Maire, c'è sintonia nel voler convincere l'Ue sulla necessità di tutelare l'industria europea».

Con quali azioni?

«Per esempio, abbiamo siglato con altri sette Paesi, tra cui la Francia, una lettera sull'Euro 7 che, come è stato concepito dalla Commissione, è irrealizzabile e non sarà mai realizzato, soprattutto dopo le dimissioni di Timmermans. La sua delega è stata assegnata ad altri commissari che credo abbiano una visione meno ideologica».

Intanto i cinesi...

«Mi aspetto che arrivi, a breve, una misura commerciale a tutela delle imprese, del lavoro e degli standard ambientali verso chi non risponde alle stesse dinamiche e fa concorrenza sleale».

I rapporti di forza nell'Ue?

«Con Le Maire mi sento spesso, ma anche con il tede-

sco Robert Habeck. Italia, Francia e Germania sono i Paesi big dell'auto nell'Ue».

In Italia si attende la razionalizzazione degli ecobonus, affinché siano resi più funzionali.

«La rimodulazione avverrà entro l'anno, proprio per sostenere la produzione italiana. È tra i temi dei tavoli in corso».



PRODUZIONE

L'accordo di sviluppo per Stellantis procede a passo spedito

EMISSIONI

Il progetto Euro 7 era ideologico, è naufragato, non sarà mai realizzato



Mobilità - L'Italia sempre più sostenibile

Trasporto pubblico: il futuro è il bus elettrico

» Muoversi meglio e inquinando sempre meno. E' la missione del trasporto pubblico che per essere realizzata deve combinare nuovi stili di vita con flotte sempre più moderne e decisamente meno impattanti.

Ner lo specifico il bus è la soluzione. Lo share di mercato degli autobus a zero emissioni in ambito urbano cresce inesorabilmente a livello europeo. Nel secondo trimestre del 2023 si è attestato al 40%, in aumento rispetto al 30% del primo trimestre dell'anno (stessa quota per l'intero 2022). In Italia un eccezionale 25%, ma solo il 15% da inizio anno. Il 5 stati europei sono il 100%.

I dati sono quelli del network dell'International Council on Clean Transportation: sei stati UE hanno immatricolato esclusivamente autobus urbani a zero emissioni durante questo trimestre: Paesi Bassi, Danimarca, Slovenia, Irlanda, Finlandia e Portogallo. Il primo semestre 2023 è stato positivo anche in Italia per gli autobus: +81 per cento.

Secondo i dati Anfia (produttori nazionali): 1.933 autobus immatricolati contro i 1.068 del primo semestre 2022. Anche per l'elettrico l'Italia ha segnato cifre da record nel 2023: 72 nuovi autobus nel primo trimestre e ben 152 nel secondo, portando lo share dell'immatricolato elettrico nel secondo trimestre al 25%. Ma sono ancora numeri decisamente piccoli soprattutto in senso assoluto.

La situazione locale

In Italia ci sono poco più di 100 mila autobus, meno della metà dei quali in servizio pubblico nelle città. I mezzi diesel in circolazione a fine 2022 erano 93.000 (di cui appena 300 ibridi), più della metà euro4 o precedenti! Gli autobus elettrici appena 838, quindi oggi più di mille, erano appena 500 sino al 2020. Un raddoppio, ma siamo sempre appena dell'1% del circolante e meno del 3% del trasporto pubblico urbano.

La recente crescita degli autobus elettrici in Italia è concentrata soprattutto in alcune grandi città e decisa nel corso degli ultimi 2 anni, grazie al lavoro di Ministri come Enrico Giovannini ed ai primi fondi europei PNRR. A Milano entro la fine del 2023, entreranno in servizio altri 75 per raggiungere un totale di 250 mezzi elettrici in servizio pubblico: obiettivo tutti i 1.200 autobus urbani elettrici entro il 2030. La città di Cagliari si propone, entro il 2026, l'arrivo di 170 mezzi elettrici e 15 a idrogeno per avere l'85% di mezzi a zero emissioni in circolazione. Anche Brescia in termini di mobilità sostenibile ormai da diversi anni sta cercando di migliorare la propria condizione per poter avere una città sempre più a misura d'uomo con inevitabili rispercussioni positive sull'ambiente circostante. In Europa ormai il 30 per cento dei bus urbani immatricolati è completamente elettrico. Le opzioni tecnologiche non riguardano i motori, ma i mezzi: un esem-

pio di compresenza di diverse tecnologie è la città di Ginevra, con linee tram, filobus e flash charging (autobus a batteria con ricariche anche ai capolinea o durante le fermate). Solitamente, al crescere di queste esigenze di trasporto, si passa da autobus, ad autobus articolato, a tram, a metropolitana. In genere i filobus sono presenti da decenni, in assenza di una preesistente infrastruttura filobus, sono più efficienti bus a batteria con ricariche periodiche.





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

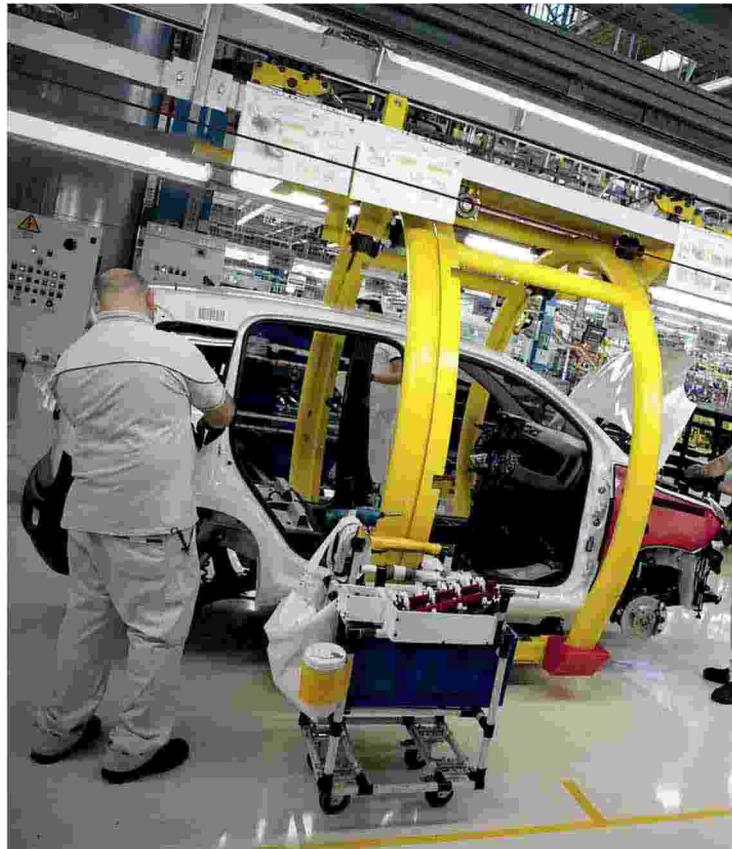
L'Automotive tiene botta: nessun segnale di difficoltà

Marco Stella: «Il settore resiste, speriamo la crisi passi»



Marco Stella, amministratore delegato di Duerre Tubi Style Group

«La recessione non ci sarà, nonostante tutto. Semmai una ricalibratura dei mercati e delle priorità». Valter Caiumi, presidente di Confindustria Emilia, la vede così. Al recente Forum di European House di Cernobbio tra imprenditori e banchieri le voci di preoccupazione sono state però tante, e la situazione in Germania gioca contro, così come le difficoltà nostrane. «Ma penso che, per effetto delle scelte di politica economica, nel 2024, che sarà comunque per le imprese esportatrici - ha proseguito Caiumi - un anno complicato, ci sarà una ripartenza tedesca». Nell'automotive, settore che vede tante imprese emiliano-romagnole esportare prodotti e tecnologie verso la Germania per ora nessuna preoccupazione; il mercato tedesco, sia quello delle auto che quello dei veicoli commerciali e degli autobus, è in crescita: a luglio +18% di vendite di vetture rispetto a dodici mesi prima (il 20% sono elettriche). Marco Stella, amministratore delegato di Duerre Tubi Style Group di Maranello ma soprattutto presidente del Gruppo Componenti di Anfia (l'associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica) è all'aeroporto di Monaco dopo aver presenziato ieri proprio all'inaugurazione del Salone dell'Auto tedesco. «Qui il tema della recessione è rimasto anche nei discorsi ufficiali molto sullo sfondo - spiega Stella al telefono - Tra gli stand gli operatori parlano dell'arrivo in massa dei costruttori cinesi, della transizione energetica, della crisi dei semiconduttori che mantiene lunghi i tempi di attesa delle auto nuove, ma nessuno dei nostri aderenti ci ha detto di avere per ora problemi legati alle difficoltà del mercato tedesco. Forse, essendo le auto heni durevoli, queste sono ancora al riparo dalla crisi e se ne parlerà magari più avanti...». Il 'Gran Deposito Aceto Balsamico di Giuseppe Giusti' è la più antica acetaia al mondo, fondata nel 1605 a Modena ed è un brand rappresentativo tra i Balsamici di qualità. Oggi la storica acetaia è guidata dalla 17esima generazione della fa-



miglia: Claudio Stefani Giusti ne è l'amministratore delegato e porta avanti obiettivi di espansione. La Germania è il più importante mercato estero per l'azienda che ha sede a Lesignano, dove si trova anche il Museo aziendale. Circa un quarto del fatturato è realizzato in territorio teutonico. «Noi vendiamo il 65% dei nostri prodotti fuori dall'Italia, e fatturiamo 3,5 milioni circa in Germania, dove abbiamo una società che presidia il mercato. Con il Covid - spiega Stefani Giusti - c'è stato un boom di vendite, poi una contrazione. Quest'anno notiamo una crescita ma minore di quella attesa, il mercato è un poco fermo. I consumatori tedeschi ti premiano dopo aver testato le tue qualità, e sono disposti a spendere quanto chiedi. Ma nel 2023 si sono dimostrati più cauti negli acquisti, che per i nostri prodotti possono essere effettuati nei negozi di alto livello,

Operai al lavoro in uno stabilimento in cui si costruiscono automobili

mentre riforniamo i migliori ristoranti. L'inflazione lì si fa particolarmente sentire. È un mercato diverso da quello degli Stati Uniti, ad esempio: noi vendiamo in 85 paesi del mondo».

Questa storica realtà dell'Aceto Balsamico di Modena ha aperto tra l'altro una settimana fa le porte della sua prima Boutique all'estero, a Seul in Corea del Sud: l'azienda qui ha già una filiale diretta e sta investendo sul fronte commerciale e marketing con risultati in costante crescita, registrando un +20% nel 2022. «Questa Boutique, a cui se ne aggiungeranno altre in Corea nei prossimi mesi, è un passo fondamentale nella valorizzazione del nostro marchio e nella diffusione della cultura del Balsamico di Modena, spazi esperienziali - conclude Stefania Giusti - in cui conoscere la tradizione artigianale e le usanze modenesi legate al Balsamico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Economy

6 settembre 2023

IMPRESE POLITICA LAVORO DIGITAL NORME&FISCO MERCATI CONSUMI&TENDENZE VIDEO PODCAST



SOSTENIBILITÀ FINANZIAMENTI FRANCHISING STORIE MANAGEMENT PROFESSIONISTI INTERNATIONAL BLACK

Home > EcoTODAY > E fuel biofuel accanto all'elettrico, Urso: l'Ue sta aprendo

EcoTODAY Sostenibilità

E fuel biofuel accanto all'elettrico, Urso: l'Ue sta aprendo

E fuel biofuel accanto all'elettrico, per Urso la posizione "ideologica" di Bruxelles si sta ammorbidendo dopo l'uscita di Timmermans

Victor De Crunari - 06/09/2023



Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, già Sviluppo Economico, Adolfo Urso

E fuel biofuel oltre all'elettrico: per il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso con l'uscita di scena del vicepresidente Ue, Frans Timmermans, promotore di una complessa rivoluzione verso l'elettrico, si è indebolita la posizione ideologica di Bruxelles. "Già – osserva in una intervista al "Giornale" – negli ultimi dossier affrontati nelle varie sedi Ue è cresciuto l'asse di coloro che, come l'Italia, riteneva questa politica ideologica



assolutamente contraria agli interessi industriali e occupazionali della stessa Unione". Di conseguenza "gli ultimi dossier sono passati per un soffio con una opposizione che via via sta diventando maggioranza. E tanto più lo sarà con le elezioni del 2024 quando è verosimile che nell'Europarlamento le forze contrarie a questa visione ideologica saranno ben più rappresentative. L'Italia si è imposta e tanti altri Paesi ora condividono ciò che noi, per primi, avevamo subito affermato".



"Mimmo Jodice. Senza tempo" in mostra a Torino alle Gallerie d'Italia

Scopri di più.

E fuel biofuel accanto all'elettrico, Urso: necessario in attesa che l'elettrico diventi più efficiente e accessibile

Poi Urso spiega come vede il futuro: "Bisogna mantenere la possibilità, per un certo periodo, di **produrre e vendere auto e fuels, ma anche bio fuels**, e qui Eni sta facendo passi da gigante. E ciò in attesa che l'elettrico diventi più efficiente e accessibile". Il governo ha avviato un tavolo con Stellantis con l'obiettivo preciso di far crescere la produzione in Italia: "Ritengo sia sempre più sostenibile il nostro progetto per far sì che aumentino gli investimenti in ricerca, modelli innovativi, anche elettrici, allo scopo di aumentare rapidamente la produzione, tutelando la filiera italiana con i suoi forti livelli occupazionali e orgoglio del Made in Italy".

"Si stanno definendo – aggiunge il ministro – gli ultimi aspetti del piano da sottoscrivere; mi auguro entro il mese, per dare subito avvio a quel tavolo Stellantis in cui sarà possibile definire l'accordo di sviluppo tra governo e azienda, con la partecipazione dei sindacati, di **Anfia** e delle Regioni che ospitano gli impianti del gruppo. C'è una tendenza da invertire: da 20 anni la produzione di veicoli in Italia si è notevolmente ridotta. Sono ottimista".

TAGS [e fuel biofuel](#) [e fuel biofuel elettrico](#) [e fuel biofuel elettrico urso](#) [efuel biofuel adolfo urso](#)



[Clicca e scopri Banca Generali](#)



[Clicca e scopri Banca Generali](#)

Media error: Format(s) not supported or source(s) not found

Scarica il file: https://www.economymagazine.it/wp-content/uploads/2022/11/Untitled1.mp4?_=1

Auto, Urso: Sono ottimista per l'accordo con Stellantis

06 Settembre 2023

Tra il governo e Stellantis "si stanno definendo gli ultimi aspetti del piano da sottoscrivere; mi auguro entro il mese, per dare subito avvio a quel tavolo Stellantis in cui sarà possibile definire l'accordo di sviluppo tra governo e azienda, con la partecipazione dei sindacati, di Anfia e delle Regioni che ospitano gli impianti del gruppo. C'è una tendenza da invertire: da 20 anni la produzione di veicoli in Italia si è notevolmente ridotta. Sono ottimista". Così adolfo Urso, ministro delle imprese e del made in Italy, in una intervista a Il Giornale. "Questo accordo di sviluppo avrebbe dovuto farlo il governo testimone della nascita di Stellantis. Oggi si fa quello che si sarebbe dovuto fare qualche anno fa, ma che altri governi hanno già attuato. Con il collega francese, il ministro Bruno Le Maire, c'è sintonia nel voler convincere l'Ue sulla necessità di tutelare l'industria europea", aggiunge Urso.

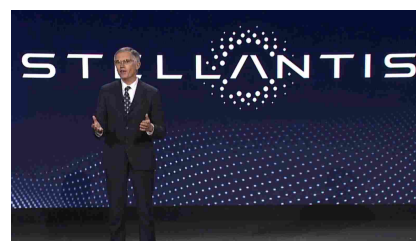
Ti potrebbe interessare anche



GREEN ECONOMY AGENCY

Energia, Gozzi (Federacciai): Italia può essere hub europeo, ottimista su calo prezzi

📅 09 Marzo 2023



Stellantis, 100% auto elettriche in Europa entro il 2030

📅 01 Marzo 2022 di Redazione

Il gruppo italofrancese vuole arrivare a un bilancio di "zero carbonio" con un massimo del 10% di compensazione



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

Ad

Politica economica

"Sull'auto elettrica l'aria europea è girata anche grazie all'Italia"

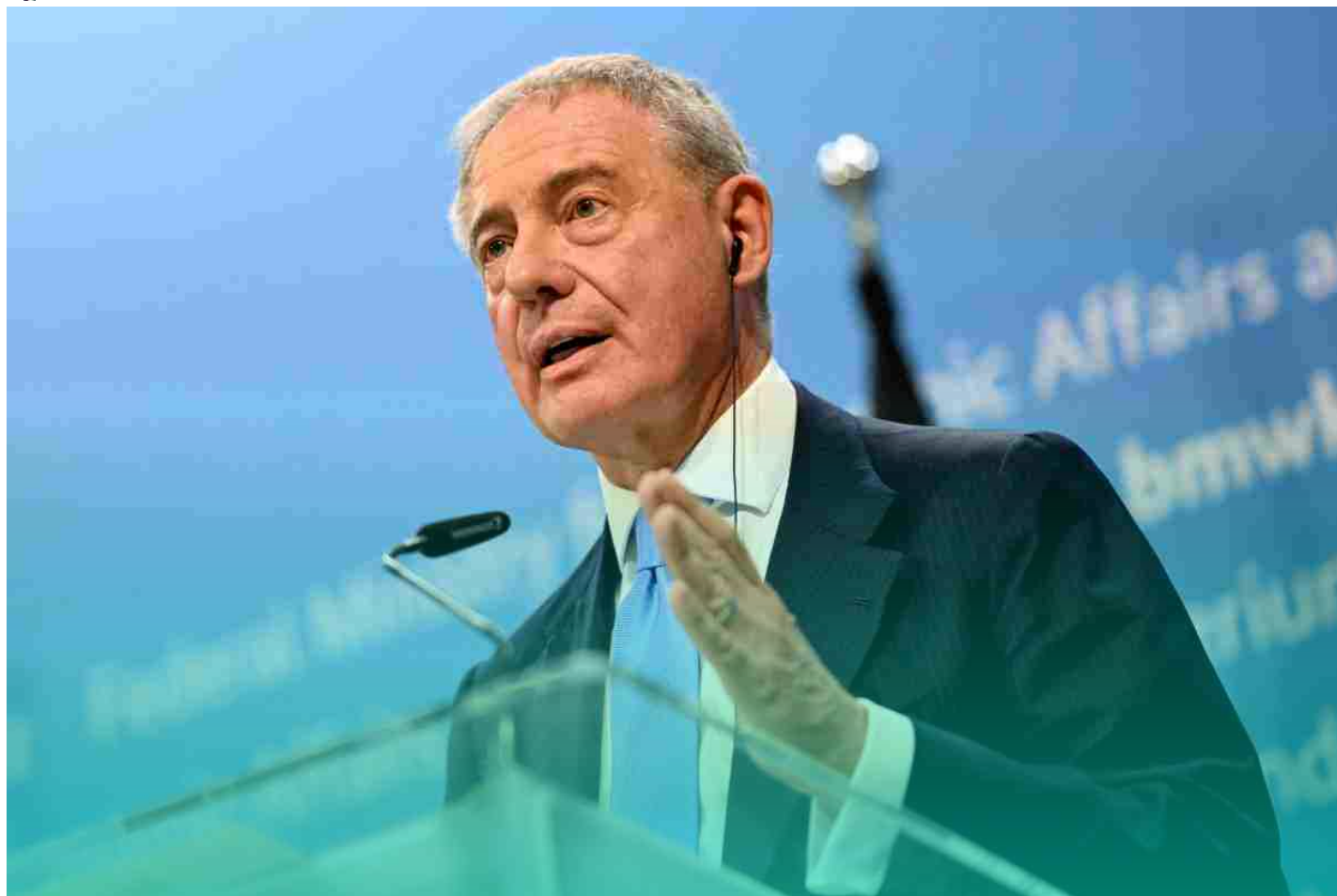
6 Settembre 2023 - 06:00

Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, a tutto campo sui temi bollenti automotive



Pierluigi Bonora

0



Ascolta ora: ""Sull'auto elettrica l'aria europea è girata anche grazie all'Italia""

089849

Ad

Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, a tutto campo sui temi bollenti automotive: elettriche sì, elettriche no; l'asse con Francia e Germania; la concorrenza sleale cinese; il tavolo Stellantis; gli ecobonus da rivedere. Un incontro concomitante ai mille dubbi che cominciano ad assalire politici e top manager del settore sulla bontà del piano Ue che prevede, dal 2035, il «tutto elettrico». L'eurocommissario Thierry Breton, per esempio, ha giudicato «troppo alti i costi di produzione» e rilevato come «una quota importante di europei non si potrà permettere un'auto elettrica».

Ministro Urso, con l'uscita di scena del vicepresidente Ue, Frans Timmermans, promotore di questa complessa rivoluzione verso l'elettrico, si è indebolita la posizione ideologica di Bruxelles?

«Già negli ultimi dossier affrontati nelle varie sedi Ue è cresciuto l'asse di coloro che, come l'Italia, riteneva questa politica ideologica assolutamente contraria agli interessi industriali e occupazionali della stessa Unione».

Di conseguenza?

«Gli ultimi dossier sono passati per un soffio con una opposizione che via via sta diventando maggioranza. E tanto più lo sarà con le elezioni del 2024 quando è verosimile che nell'Europarlamento le forze contrarie a questa visione ideologica saranno ben più rappresentative. L'Italia si è imposta e tanti altri Paesi ora condividono ciò che noi, per primi, avevamo subito affermato».

Come vede il futuro?

«Bisogna mantenere la possibilità, per un certo periodo, di produrre e vendere auto e-fuels, ma anche bio-fuels, e qui Eni sta facendo passi da gigante. E ciò in attesa che l'elettrico diventi più efficiente e accessibile».

Avete avviato un tavolo con Stellantis con l'obiettivo preciso di far crescere la produzione in Italia.

«Ritengo sia sempre più sostenibile il nostro progetto per far sì che aumentino gli investimenti in ricerca, modelli innovativi, anche elettrici, allo scopo di aumentare rapidamente la produzione, tutelando la filiera italiana con i suoi forti livelli occupazionali e orgoglio del Made in Italy».

Quando prevede l'intesa con Stellantis?

«Si stanno definendo gli ultimi aspetti del piano da sottoscrivere; mi auguro entro il mese, per dare subito avvio a quel tavolo Stellantis in cui sarà possibile definire l'accordo di sviluppo tra governo e azienda, con la partecipazione dei sindacati, di **Anfia** e delle Regioni che ospitano gli impianti del gruppo. C'è una tendenza da invertire: da 20 anni la produzione di veicoli in Italia si è notevolmente ridotta. Sono ottimista».

Anche gli altri Paesi, dove si trovano le fabbriche del gruppo, stanno premendo per avere più modelli.

«Questo accordo di sviluppo avrebbe dovuto farlo il governo testimone della nascita di Stellantis. Oggi si fa quello che si sarebbe dovuto dare qualche anno fa, ma che altri governi hanno già attuato. Con il collega francese, il ministro Bruno Le Maire, c'è sintonia nel voler convincere l'Ue sulla necessità di tutelare l'industria europea».

Con quali azioni?

«Per esempio, abbiamo siglato con altri sette Paesi, tra cui la Francia, una lettera sull'Euro 7 che, come è stato concepito dalla Commissione, è irrealizzabile e non sarà mai realizzato, soprattutto dopo le dimissioni di Timmermans. La sua delega è stata assegnata ad altri commissari che credo abbiano una visione meno ideologica».

Intanto i cinesi...

«Mi aspetto che arrivi, a breve, una misura commerciale a tutela delle imprese, del lavoro e degli standard ambientali verso chi non risponde alle stesse dinamiche e fa concorrenza sleale».

I rapporti di forza nell'Ue?

«Con Le Maire mi sento spesso, ma anche con il tedesco Robert Habeck. Italia, Francia e Germania sono i Paesi big dell'auto nell'Ue».

In Italia si attende la razionalizzazione degli ecobonus, affinché siano resi più funzionali.

«La rimodulazione avverrà entro l'anno, proprio per sostenere la produzione italiana. È tra i temi dei tavoli in corso».

Ad

Commenti

Attendi

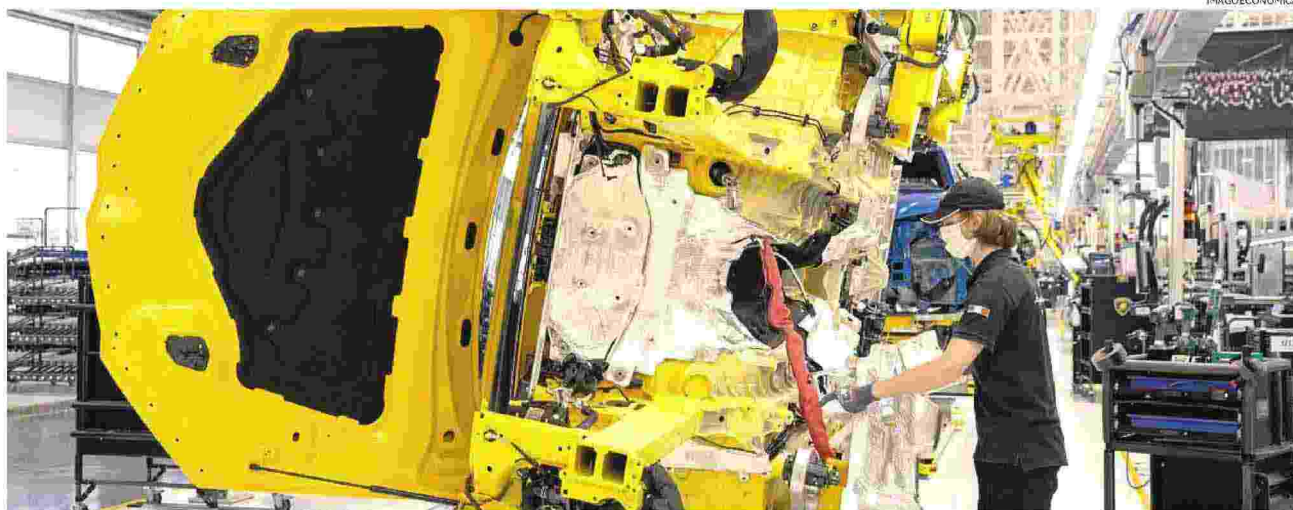
I commenti saranno accettati:

- dal lunedì al venerdì dalle ore 10:00 alle ore 20:00
- sabato, domenica e festivi dalle ore 10:00 alle ore 18:00.

Mercato Italia agosto: il recupero continua e la Panda vince ancora

La vetta è ancora di Panda e Ypsilon: il mercato Italia agosto le conferma in cima alla classifica. Fra i gruppi vince Stellantis, in ripresa le auto elettriche Il mercato Italia agosto segna un + 12% Continua la serie positiva delle immatricolazioni: il mercato Italia agosto sale del 12% e porta il totale dell'anno a a 1.040.560 unità, con una crescita del 20,3% rispetto a gennaio-agosto 2022. Gli ultimi dati diramati da ANFIA confermano la tendenza positiva di questi mesi, con il mercato Italia agosto che sale dalle 71.211 unità di agosto 2022 alle 79.756 di quest'anno. I volumi risentono ancora del confronto con i livelli pre-pandemia (-10,6% su agosto 2019) , come dichiarato dal Presidente di ANFIA Roberto Vavassori . Il Presidente ritiene che, per supportare la ripresa del settore e il rinnovo del circolante in chiave ecologica, sia importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. È inoltre fondamentale riallocare i 250 milioni di euro residui dall'ecobonus 2022 insieme ai circa 300 milioni che si stanno accumulando quest'anno . Ricordiamo che il si era chiuso con un + 21% rispetto al 2022. Salgono diesel, benzina ed elettriche nel mercato Italia agosto Scorporando i dati in base all'alimentazione, anche se i numeri non sono definitivi, si nota in agosto una crescita delle automobili a benzina e diesel rispettivamente del 25,1% (quota di mercato al 30,1%) e del 3%, con uno share al 16,6%. Nei primi otto mesi del 2023, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 21,7%, arrivando a uno share del 28,4%, e quelle delle auto a gasolio del 13,1% per una quota del 18,8%. Le auto ad alimentazione alternativa hanno rappresentato ad agosto il 53,3% del mercato, con una crescita dell'8,4% rispetto all'agosto 2022. Nei primi 8 mesi la crescita è stata più robusta, con un + 22,3% per una quota del 52,8%. Tra queste, le automobili elettrificate rappresentano il 43,4% del mercato di agosto (quelle a gas sono state il 9,9%, delle quali solo lo 0,1% a metano) con le ibride non ricaricabili in calo dell'1,4% nel mese per il 34,1% di share. Le vetture ricaricabili aumentano del 48,3% ad agosto, arrivando al 9,3% del mercato contro il 7% del 2022; nel cumulato hanno una quota dell'8,5%, invariata rispetto al 2022. Le auto elettriche hanno una quota del 5,1% nel mese e del 3,9% nel cumulato; le vendite crescono robustamente del 77,3% ad agosto e del 32,7% nel cumulato. Le ibride Plug in aumentano del 23,7% ad agosto e sono positive anche nel cumulato (+6,2% negli otto mesi); la loro quota rappresenta il 4,2% delle immatricolazioni di agosto e il 4,6% del totale da inizio anno. La top ten del mercato Italia agosto La classifica delle auto elettriche vede al primo e secondo posto Tesla Model Y e Model 3 (1.192 e 931 unità rispettivamente) seguite da Megane E-Tech (172) e Fiat (135) mentre nei primi 8 mesi dell'anno si sono vendute solo 2 auto a fuel cell. Fra i gruppi vince Stellantis con il 31,92% (in evidenza Alfa Romeo, DS, Jeep,e Opel), seguita dal Gruppo Volkswagen , Gruppo Renault , Gruppo Toyota Ford , Gruppo BMW e Daimler . È interessante notare che nel mercato Italia agosto Tesla è davanti, fra le altre, a Suzuki, MG, Volvo, Mazda, Porsche, Jaguar Land Rover e Honda. I SUV hanno, nel mercato Italia agosto, una quota di del 53,2%, in aumento del 21,7%: quelli piccoli sono al 9% (in forte aumento), i compatti valgono il 30% mentre quelli medi salgono al al 9,3%, con i costosi SUV grandi al 5%. La top ten vede 5 vetture del Gruppo Stellantis : Fiat Panda in testa seguita da Lancia Ypsilon, mentre quarta è Fiat 500, quinta è Citroen C3 e sesta la Peugeot 208. Al terzo e al settimo posto troviamo le Dacia Sandero e Duster, all'ottavo la Ford Puma, al nono la Renault Captur e al decimo la Toyota Yaris. Nicodemo Angi Commenta





L'iter. Fra produttori di auto e componentisti divergenze di vedute sul futuro dei motori a combustione per auto (Euro 7, dal 2025) e per truck (Euro VI, dal 2027) in Europa

Euro 7, produttori e componentisti divisi sui tempi di entrata in vigore

Automotive

Con una lettera alla Ue i componentisti di Clepa chiedono di accelerare

I nuovi obblighi scatteranno da luglio 2025 ma in molti li giudicano irrealizzabili

Filomena Greco
TORINO

Il dossier europeo sul futuro Euro 7, i motori diesel di nuova generazione, spacca l'industria europea dell'auto. Una lettera di Clepa, l'Associazione dei produttori europei, chiede alla Commissione e al Parlamento europeo di accelerare sulla disciplina della nuova generazione di motori mentre da mesi l'Accea, la sigla che riunisce le case produttrici guidata da Luca De Meo, ceo di Renault, insiste per chiedere invece una revisione completa dei parametri per non costringere i gruppi automobilistici a ingenti investimenti, proprio nella fase più impegnativa della transizione verso la mobilità elettrica.

La questione auto dunque resta al centro delle agende dell'Europa e dei Governi nazionali. Ieri il ministro del Made in Italy Adolfo Urso, in un question time alla Camera ha ribadito l'impegno del Governo per scongiurare - «già la prossima settimana» ha assicurato - il blocco degli Euro5 in Piemonte e ha fatto il punto sul

piano Stellantis che porterà alla produzione di un milione di autovetture in Italia. «Abbiamo recuperato una situazione di latitanza dei Governi su Stellantis. Nel merito il confronto sta andando bene, prevede un'inversione di tendenza rispetto agli ultimi 20 anni e che si garantisca un aumento della produzione in Italia, investimenti in prodotti innovativi e coinvolgimento dell'indotto nella transizione». Il piano di lavoro con Stellantis che si sta definendo, aggiunge Urso, «porterà a un piano industriale e a un monitoraggio che coinvolgerà sindacati, Regioni e Anfia, in modo da avere garanzia su un asset fondamentale dell'industria cui noi non vogliamo rinunciare».

La spaccatura su Euro 7

La sostanziale divergenza di vedute sul futuro dei motori a combustione per auto (Euro 7, dal 2025) e per truck (Euro VI, dal 2027) in Europa è rimasta sottotraccia per qualche mese fino alla lettera inviata per chiedere di concludere l'iter per la nuova normativa entro la fine della legislatura. «Mentre il passaggio all'elettricità è in corso, 100 milioni di nuovi veicoli con motore a combustione interna dovrebbero essere venduti nell'Ue nel prossimo decennio - scrive Clepa che rappresenta circa 3 mila aziende del settore - e rimarranno sulle strade europee». Elettrificazione e miglioramento dei motori convenzionali sono approcci complementari, è il ragionamento, e dovrebbero procedere fianco a fianco per ridurre l'inquinamento.

La posizione di Anfia

L'iniziativa di Clepa ha lasciato però qualche dubbio in casa Anfia, l'asso-

ciazione che riunisce le imprese italiane della filiera automotive, costruttori e componentisti insieme. «Sull'Euro 7 - sottolinea Roberto Vavassori presidente dell'Anfia - manteniamo una posizione chiara, abbiamo messo dei paletti rispetto agli obiettivi di emissioni per il motore, freni, pneumatici e batterie. Rappresentando anche i costruttori, non possiamo aderire perfettamente a questa posizione ma consideriamo il fatto che Clepa voglia mantenere un canale aperto con l'Europa e non andare allo scontro». La lettera chiede tempi certi per la nuova normativa - l'entrata in vigore per l'Euro 7 è luglio 2025, a detta di molti un obiettivo quasi irrealizzabile visto che dopo l'approvazione c'è una fase applicativa - e pone alcune condizioni a Bruxelles, ad esempio sui test che dovranno rispettare le condizioni d'uso. In sostanza, i test dovranno essere più aderenti alla realtà. In quest'ottica, evidenzia Vavassori,

andrebbe letta quella «swift adoption» che Clepa si augura.

L'iter in Europa

La Commissione ha varato la proposta relativa alla disciplina per le emissioni dei motori endotermici di nuova generazione - le emissioni legate al motore, exhaust system, oltre che a freni e pneumatici, al netto della CO2 - circa un anno fa. Il 20 settembre prossimo il Parlamento europeo concluderà l'esame del dossier per passare al voto in plenaria a fine ottobre, toccherà poi al Consiglio avviare la fase del trilogio nella quale peserà il fatto che otto paesi, tra cui Italia e Francia, hanno espresso forti criticità sul testo. Si dovrà cercare un compromesso entro febbraio, se non si arriverà al varo della normativa sarà la futura Commissione a decidere da dove ripartire. Clepa si dice convinta del fatto che lo sviluppo di una nuova generazione di motori - che rappresenta per i componentisti un'occasione per sviluppare nuove produzioni e sostenere ancora per qualche anno il comparto dei motori tradizionali destinato a ridimensionarsi con lo stop imposto dall'Ue al 2035 secondo gli obiettivi della transizione green - sia un passaggio sostenibile anche da un punto di vista finanziario e industriale. «I sistemi di controllo delle emissioni che soddisfano i requisiti della proposta della Commissione sono già maturi e disponibili». Inoltre, riporta la lettera, «un'analisi dei costi più accurata per lo sviluppo degli Euro 7 dimostra che il prezzo da pagare per l'industria e i consumatori è moderato».

IL TIMING
Il 20 settembre il Parlamento europeo concluderà l'esame del dossier prima del voto in plenaria a fine ottobre

STELLANTIS
Il ministro Adolfo Urso: «Prevista un'inversione di tendenza rispetto agli ultimi 20 anni e aumento di produzione in Italia»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MF SHIPPING & LOGISTICA

■ Nei primi sei mesi del 2023 il mercato dei veicoli commerciali leggeri in Europa è stato pari 926mila unità, +12,6% sul primo semestre 2022. L'Italia, che si colloca al quarto posto della classifica dopo Francia, Regno Unito e Germania, ha totalizzato 94.490 nuove targhe (+9,2%), una quota pari al 10,2% del totale. Lo evidenzia il Rapporto semestrale di [Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) dedicato ai mezzi commerciali. In Europa le immatricolazioni di nuovo mezzi sono state 177.358, +19,4% sul primo semestre 2022. All'Italia, in quinta posizione tra i paesi analizzati, corrispondono 12.640 immatricolazioni.



MONDO | VENERDÌ 8 SETTEMBRE 2023

A cosa serve la classificazione Euro delle auto

Gli standard costruttivi introdotti a partire dagli anni Novanta hanno consentito di limitare le emissioni inquinanti delle auto, pericolose per la salute e per l'ambiente



(LaPresse/Stefano Guidi)

Giovedì il Consiglio dei ministri **ha approvato** un decreto-legge per rimandare il blocco delle auto diesel Euro 5 in 76 comuni del Piemonte. La regione aveva previsto di introdurre il divieto di circolazione dal 15 settembre con l'obiettivo di ridurre i livelli di inquinamento nell'aria, come richiesto dalla Commissione europea. Il blocco è stato molto contestato da diversi esponenti del governo che nei giorni scorsi **avevano alimentato** una polemica tutta interna alla destra, visto che il Piemonte è governato dagli stessi partiti in maggioranza al governo.

Il dibattito sul caso del Piemonte è solo l'ultima e relativamente piccola polemica di una lunga serie che riguarda gli standard europei

[Vai al prossimo articolo](#) →

La Corea del Nord ha detto di avere un sottomarino capace di lanciare missili nucleari, ma c'è qualche scetticismo

sulle emissioni inquinanti da cui deriva la classificazione delle auto.

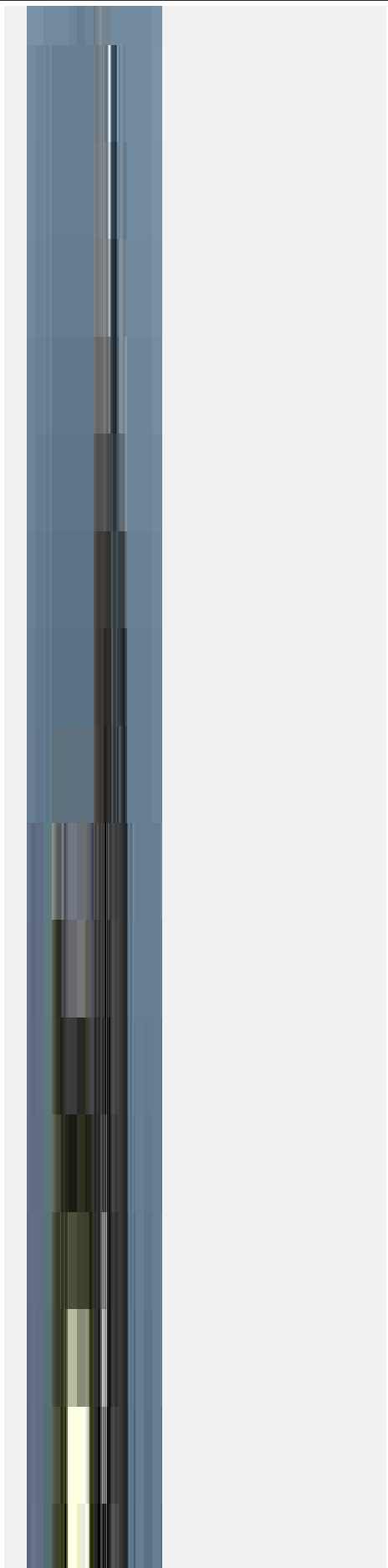
Le discussioni sui limiti imposti dalla Commissione europea per limitare l'inquinamento vanno avanti da oltre trent'anni in tutti i paesi europei: c'è chi ritiene che le regole siano troppo restrittive e chi al contrario pensa che siano troppo permissive. Se ne discute anche perché, come dimostra il caso piemontese, la classificazione delle auto è strettamente legata ai blocchi del traffico istituiti da stati, regioni o comuni per migliorare la qualità dell'aria. In Italia da sempre i partiti di centrodestra manifestano un certo scetticismo – se non un'aperta opposizione – nei confronti dei divieti di circolazione, che invece sono sostenuti dal centrosinistra oltre che dalle associazioni ambientaliste.

La prima classificazione fu introdotta nel 1992 ed entrò in vigore dall'1 gennaio del 1993. La Euro 1 impose ai costruttori il passaggio a benzina senza piombo, l'installazione delle marmitte catalitiche e dell'alimentazione a iniezione per ridurre le emissioni inquinanti. Tutte le auto immatricolate prima del 31 dicembre 1992 sono molto inquinanti perché non hanno nessun filtro dei gas di scarico: sono chiamate Euro 0 o "pre Euro".

Queste auto emettono una quantità notevole di inquinanti prodotti dal motore a combustione interna, cioè il motore a scoppio. I principali inquinanti sono cinque: il monossido di carbonio (CO), un gas velenoso prodotto quando l'ossigeno presente nell'aria non è sufficiente a convertire tutto il carbonio in anidride carbonica (CO₂). Gli idrocarburi incombusti (HC), composti chimici costituiti da carbonio e idrogeno presenti nel petrolio, nel metano e nel carbone. Risultano essere particolarmente dannosi in quanto irritanti e cancerogeni. Gli ossidi di azoto (NO_x), molecole composte da azoto e ossigeno, che causano problemi all'apparato respiratorio. Gli ossidi di zolfo (SO_x) prodotti dalla combustione di combustibili fossili nei quali lo zolfo è presente come impurità.

Il particolato (PM), che spesso prende il nome di polveri sottili, identifica l'insieme delle sostanze sospese nell'aria di diametro inferiore a 100 micrometri, cioè 0,1 millimetri. Le particelle più pericolose per la salute sono comprese tra 0,5 e 10 micrometri di diametro e causano patologie acute e croniche dell'apparato respiratorio, come bronchiti, allergie, asma e tumori, e all'apparato cardio circolatorio.

Inoltre il settore dei trasporti è **responsabile** di circa un quarto delle emissioni totali di CO₂ in Europa, il 71,7% delle quali viene prodotto dal trasporto stradale. Gli alti livelli di CO₂ disciolti nell'aria sono tra i



089849

primi responsabili del riscaldamento globale tramite l'effetto serra: impediscono alla Terra di disperdere parte del calore ricevuto dal Sole.

– **Leggi anche:** [L'inquinamento dell'aria, spiegato bene](#)

A partire dallo standard Euro 2, introdotto nel gennaio del 1997, fu approvata un'ulteriore limitazione delle emissioni e per la prima volta venne fatta una distinzione tra auto con motori a benzina e diesel. Ai motori diesel furono imposti limiti anche per le emissioni di polveri sottili, prodotte in quantità modeste dai motori a benzina. Le auto immatricolate dopo l'1 gennaio 2001 sono Euro 3: hanno tutte un sistema chiamato EOBD (*European On Board Diagnostic*) che segnala il malfunzionamento dei filtri del gas di scarico attraverso delle spie.

In molte regioni italiane, soprattutto al nord, negli ultimi anni sono stati introdotti divieti di circolazione permanenti per tutte le auto, che siano benzina o diesel, con le classificazioni dalla Euro 0 all'Euro 3, indipendentemente dai livelli di inquinamento misurati nell'aria. Nei periodi dell'anno in cui la qualità dell'aria è peggiore, in particolare durante i mesi invernali, le limitazioni vengono poi estese anche alle auto più recenti e meno inquinanti.



(Claudio Furlan LaPresse)

Le Euro 4, immatricolate dal primo gennaio 2006, hanno limiti più restrittivi sulle emissioni così come le Euro 5, in particolare per le emissioni di particolato e di ossidi di azoto dei motori diesel. La maggior parte delle auto in circolazione in Italia appartiene a queste due classificazioni, per questo il blocco del traffico deciso dal Piemonte e poi revocato dal governo avrebbe avuto un impatto significativo per gli abitanti dei comuni coinvolti.

Tutte le auto immatricolate dopo il primo gennaio 2015 sono classificate Euro 6. Questo standard impone una significativa riduzione delle emissioni: nel caso delle auto a benzina il limite per il monossido di carbonio (CO) rimane fissato a 1 grammo per chilometro come nell'Euro 5, mentre per le auto diesel è di 0,5 grammi per chilometro. Nelle auto diesel, inoltre, è stato abbassato il limite delle emissioni di ossidi di azoto a 80 milligrammi per chilometro contro i 180 dell'Euro 5. Il limite è più basso anche per gli idrocarburi totali: 170 milligrammi per chilometro contro i 230 delle auto Euro 5.

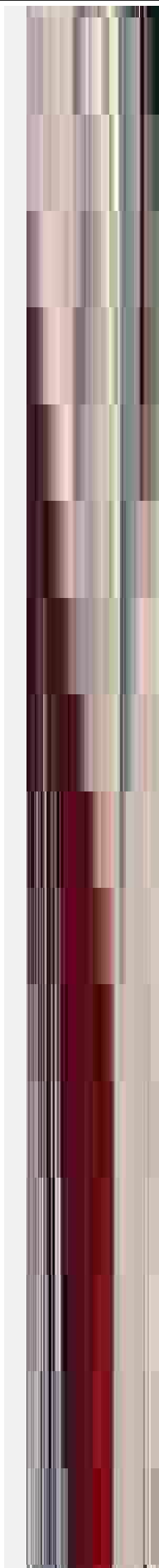
La maggior parte delle auto Euro 6 ha installato il sistema EGR (*Exhaust Gas Recirculation*) che fa ricircolare parte dei gas di scarico abbattendo le emissioni inquinanti. Le auto diesel Euro 6, inoltre, hanno un sistema per limitare l'emissione di ossidi di azoto che utilizza un particolare additivo chiamato [AdBlue](#).

Secondo i dati diffusi [dall'ANFIA](#), l'associazione nazionale filiera automobilistica, nel 2021 circolavano in Italia oltre 9,7 milioni di Euro 4, 6,7 milioni di auto Euro 5 e 11,8 milioni di auto Euro 6. Per conoscere la classe della propria auto basta consultare il [portale dell'automobilista](#), un sito del ministero dei Trasporti, inserendo il tipo di veicolo e la targa nei campi richiesti.

Nel 2019 ci fu un'importante novità nella misurazione delle emissioni: fino ad allora avveniva in laboratorio e non durante la guida su strada, in un contesto molto più realistico e affidabile.

Il cambio fu dettato da uno scandalo che coinvolse diverse aziende automobilistiche. Già nel 2015 test indipendenti avevano dimostrato che alcuni produttori dichiaravano emissioni inquinanti molto inferiori rispetto ai livelli reali. Il caso partì dagli Stati Uniti, ma coinvolse milioni di automobili del gruppo Volkswagen – che comprende anche Audi – e altre aziende automobilistiche, sia in Europa che in altri paesi. Per via delle grosse implicazioni economiche, giuridiche e sanitarie lo scandalo mise in grossi guai Volkswagen e venne nominato "[Dieselgate](#)".

Per aggirare le normative sulle emissioni dei motori diesel, Volkswagen aveva installato un apposito software sulle centraline dei motori di cinque modelli di auto venduti a partire dal 2008: il dispositivo consentiva di abbassare il dato delle emissioni inquinanti in fase di test e aveva permesso all'azienda automobilistica di truffare gli organi di controllo per anni.



089849

Negli ultimi mesi si è discusso molto della nuova classe Euro 7 che dovrebbe entrare in vigore dall'1 luglio del 2025. Il 10 novembre 2022 la Commissione europea ha pubblicato la proposta di regolamento che fissa i nuovi limiti.

Secondo le stime della Commissione, le auto Euro 7 consentiranno di ridurre le emissioni totali di ossido di azoto del 35 per cento rispetto alle Euro 6, mentre le emissioni di particolato diminuiranno del 13 per cento. L'obiettivo più ambizioso fissato dall'Europa è però al 2035, da quando non si potranno più produrre auto alimentate da combustibili fossili.

Diverse associazioni che rappresentano le aziende produttrici di automobili sostengono che sarà impossibile adeguare i processi di produzione in così poco tempo. Un altro timore riguarda gli investimenti: sviluppare nuovi componenti per adeguare i motori ai nuovi standard potrebbe assorbire parte delle risorse economiche dedicate allo sviluppo e quindi rallentare la transizione verso i motori elettrici.

TAG: AUTO, DIESEL, DIESELGATE

[Mostra i commenti](#)

ADV Truck | SKIN 1.920x1.080



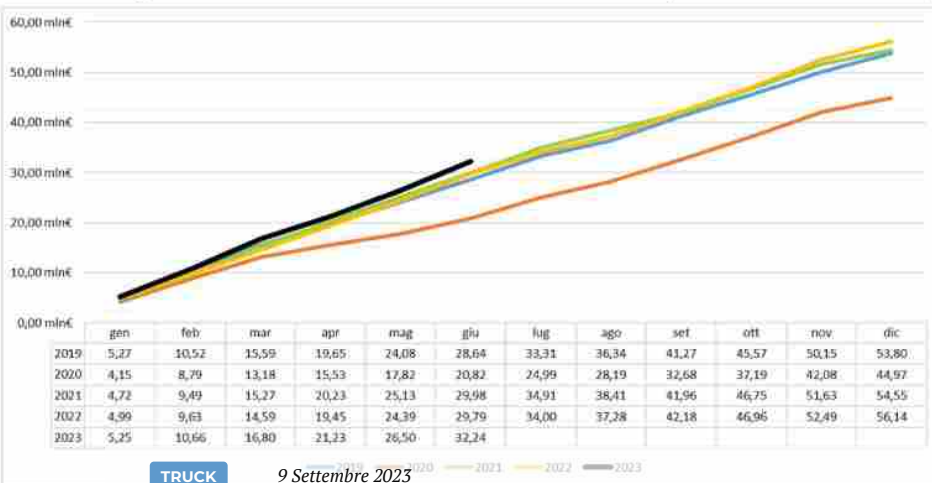
MENU

PneusNews.it
 rivista online sul mondo dei pneumatici

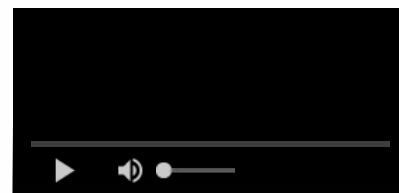
✉ f 📺 in 🐦 🔍



Andamento del fatturato cumulato del mercato totale su base mensile (2019 - Primo Semestre 2023)



NUOVI siti Professional
 dedicati ai pneumatici speciali
 chiedi informazioni



Nel primo semestre 2023, record di fatturato totale, nei 5 anni di analisi, per il mercato aftermarket truck

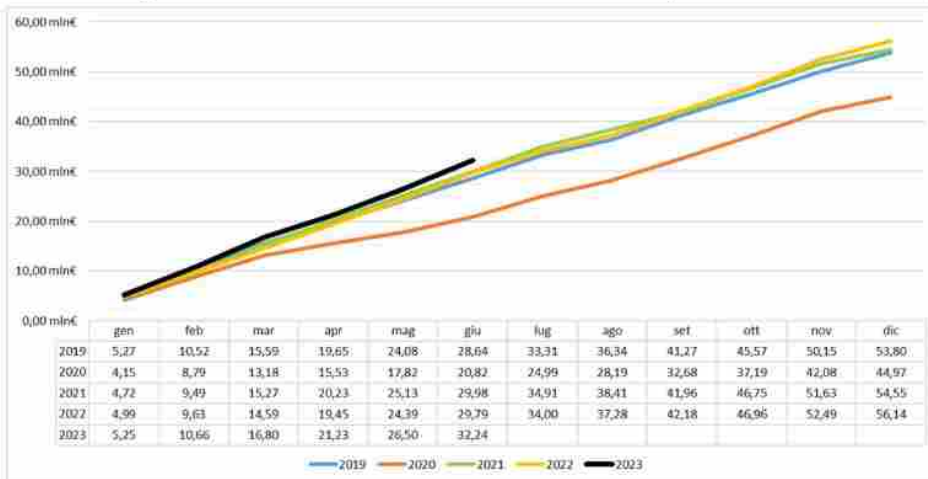


Questo spazio pubblicitario può essere tuo!
 Comunica con i tuoi clienti!

Ricevi la newsletter
 clicca qui

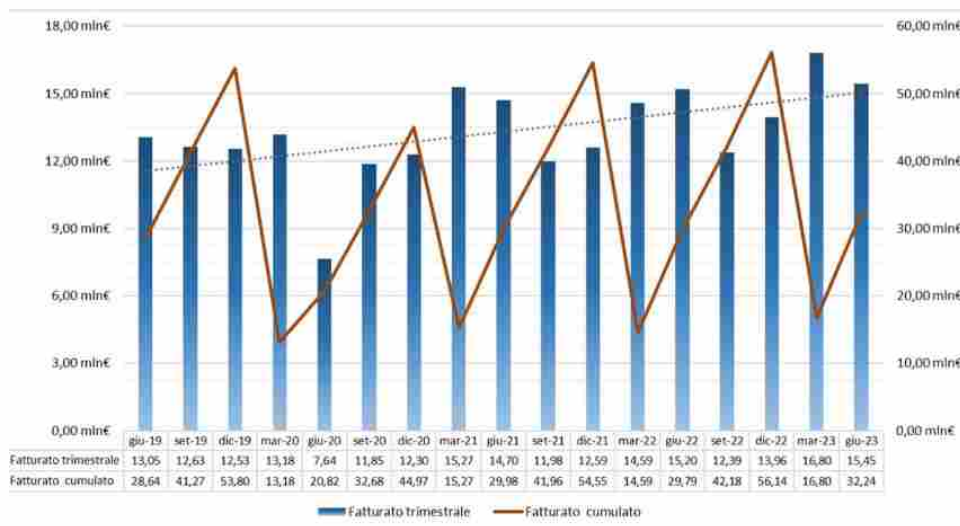
Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck – su iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA, in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum1 – il fatturato totale del mercato aftermarket truck relativo al primo semestre 2023 ha registrato una variazione positiva rispetto ai quattro anni precedenti: +13% rispetto al 2019, +55% rispetto al 2020, +8% rispetto al 2021 e +8% rispetto al 2022.

Andamento del fatturato cumulato del mercato totale su base mensile (2019 - Primo Semestre 2023)



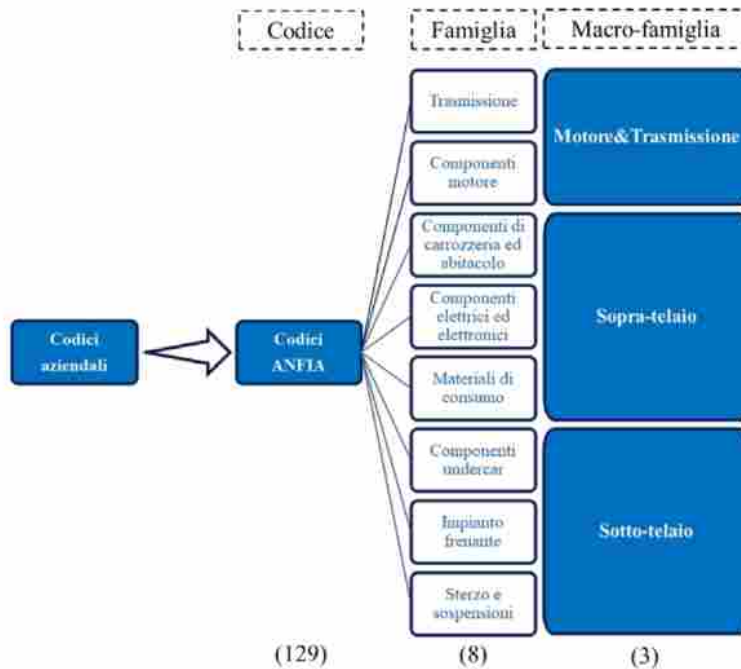
In particolare, le performance di fatturato del primo trimestre del 2023 sono state le migliori dall’inizio della rilevazione dei dati. Anche per quanto riguarda il periodo aprile-giugno 2023 i risultati sono stati molto positivi. Infatti, sebbene il fatturato totale sia stato caratterizzato da una contrazione rispetto al trimestre precedente, il secondo trimestre 2023 ha registrato la seconda migliore prestazione di tutto il periodo di analisi.

Andamento del fatturato del mercato totale su base trimestrale (2019 - Primo Semestre 2023)

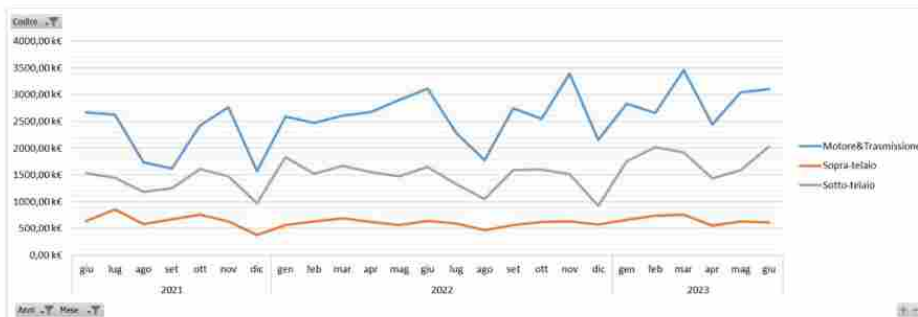


Prima di passare ad alcune considerazioni di dettaglio, ricordiamo che lo studio si basa su una valutazione del fatturato aggregato in famiglie e macro-famiglie di prodotto. Nello specifico, i codici aziendali vengono categorizzati, secondo una nomenclatura comune fornita da ANFIA, in 8 famiglie di prodotto, a loro volta aggregate in tre macro-famiglie (Motore&Trasmissione, Sopra-telaio e Sotto-telaio). La motivazione che ha guidato la scelta dell’accorpamento in macro-famiglie è dettata dalla necessità di assicurare la confidenzialità dei dati forniti dalle aziende partecipanti alla rilevazione e la rilevanza delle analisi, che hanno portato a definire due criteri vincolanti: la presenza di almeno 3 aziende coinvolte per ogni famiglia e una quota di fatturato dell’azienda leader di mercato inferiore al 50%. Dal momento che l’analisi delle singole famiglie non sempre consente di rispettare questi vincoli, si è proceduto con l’aggregazione nelle tre macro-famiglie menzionate.

Nota Metodologica



L'andamento del fatturato mensile aggregato per la macro-famiglia Motore&Trasmissione è stato caratterizzato da un andamento altalenante. Lo stesso comportamento, sebbene meno repentino, è stato rilevato anche per la macro-famiglia Sotto-telaio. Invece, per quanto concerne la macro-famiglia Sopra-telaio, il primo trimestre è stato caratterizzato da una costante crescita, a cui ha fatto seguito un andamento meno costante nella seconda parte del semestre.



Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la macro-famiglia Motore&Trasmissione ha registrato un incremento del 7% rispetto al 2022, del 13% rispetto al 2021 e del 69% rispetto al 2020.

Anche la macro-famiglia Sotto-telaio ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato positiva rispetto ai tre anni precedenti, pari a +11% rispetto al 2022, +8% rispetto al 2021 e +60% rispetto al 2020.

Diversamente, la macro-famiglia Sopra-telaio ha registrato, nel primo semestre 2023, una variazione percentuale del fatturato cumulato positiva sia rispetto al 2022 (+6%) sia rispetto al 2020 (+6%), ma negativa con riferimento al 2021 (-13%).

Barometro Aftermarket Truck ANFIA Primo Semestre 2023

Macro-Famiglie Prodotto	Variazione %	Variazione %	Variazione %
	Fatturato 2023/2022	Fatturato 2023/2021	Fatturato 2023/2020
Motore&Trasmissione	+7%	+13%	+69%
Sopra-telaio	+6%	-13%	+6%
Sotto-telaio	+11%	+8%	+60%
Mercato Totale	+8%	+8%	+55%

“Complessivamente, i dati del primo semestre 2023 elaborati dal Barometro Aftermarket Truck – afferma **Alessio Sitran**, Responsabile Area Truck & Bus di **ANFIA-Aftermarket** – danno prova ulteriore del percorso di ripresa e di crescita che era visibile già alla fine del 2022. Ciò che soddisfa è non solo che tutte le macro-famiglie siano in terreno positivo, ma, soprattutto, la crescita del comparto Sopra-telaio, che, al 31 dicembre 2022, aveva chiuso l'anno con un -3%. Segno, questo, di un mercato che ha ripreso fiducia e che si allinea anche ai valori di crescita registrati sul fronte delle nuove immatricolazioni. È sempre opportuno ricordare che, all'interno di questo contesto, anche il comparto dell'aftermarket dei veicoli industriali intercetta i macrotrend di innovazione e di cambiamento che interessano il settore automotive in generale. Digitalizzazione, connettività, scenari di piattaforma, nuove sfide poste dalla transizione energetica e dalle novità normative del Pacchetto Mobilità – non ultima, l'entrata in vigore, dal 21 agosto 2023, della nuova versione di tachigrafi intelligenti: sono queste le variabili più significative che, anche in un'ottica di filiera, caratterizzano l'attuale evoluzione del settore dell'autotrasporto. Questi processi, se da un lato accrescono la complessità della governance delle aziende del comparto, dall'altro creano ambiti operativi nuovi, dove accrescere la catena di valore attraverso il processo che dal dato porta all'informazione e, con essa, al valore della sua gestione. Un incremento che si può ottenere promuovendo ecosistemi di servizi e di modelli di business integrati dove il valore aggiunto del componente, oltre che dalla qualità delle sue caratteristiche costruttive, deriva dal suo essere un facilitatore di servizi e di piattaforme che svolgono una funzione anticiclica sul piano della congiuntura economica e, di conseguenza, risultano essenziali per la sostenibilità dei modelli di business”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Altri articoli che potrebbero interessarti



Il mercato aftermarket torna a crescere (+2,3%), ma non l'undercar (-0,8%)

2 Agosto 2018

Anfia: componentistica e ricambi in ripresa

L'ingresso nel quarto trimestre del 2014 è stato positivo per il mercato dell'auto sia in Italia (ottobre ha chiuso a +9,2% e i primi dieci mesi dell'anno a +4,2%), sia in Europa

28 Novembre 2014



Risultati finanziari record nel primo semestre 2021 per Yokohama

17 Agosto 2021

Stellantis



**Il ministro Urso
annuncia tavolo
e incentivi
Landini chiede
che si apra una
“trattativa seria”**

A PAGINA 6



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il numero uno del sindacato: "Il governo ci dice che Stellantis è pronta a incontrarci, ma non c'è ancora nessuna certezza. Ad oggi c'è solo cassa integrazione e livelli produttivi inferiori a quelli previsti"

Landini da Potenza chiede l'apertura di una trattativa seria. "Ad oggi nessun tavolo"

Stellantis, Urso annuncia tavolo e incentivi ma la Cgil resta cauta

POTENZA - Quella che si apre potrebbe essere una settimana decisiva per l'accordo tra Governo e Stellantis per frenare il calo di produzione. Il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, da Potenza - in occasione delle Giornate del Lavoro promosse dalla Cgil - ha annunciato un incontro con l'azienda per definire i

termini dell'intesa. Al centro della trattativa gli incentivi per arrivare a 1 milione di auto prodotte negli stabilimenti nazionali. La Fiom Cgil condivide l'obiettivo ma chiede un livello di confronto superiore che investa anche la presidente del consiglio Giorgia Meloni mentre il segretario della Cgil Maurizio

Landini resta cauto. In occasione dell'iniziativa promossa dal sindacato in piazza Don Bosco, nel capoluogo lucano, è stato chiaro. "Sulla trattativa in atto tra governo e Stellantis - ha dichiarato - ad oggi non si è aperto nessun tavolo con i sindacati". "Vogliamo - ha aggiunto - che si apra una trattativa seria e questo può accadere solo con tutti e tre i soggetti allo stesso tavolo. Stiamo chiedendo che ci sia un piano industriale preciso con la produzione di almeno un milione di auto e di 300 mila veicoli commerciali leggeri. Solo così garantiamo occupazione e apertura di tutti gli stabilimenti. Il governo ci dice che Stellantis è pronta a incontrarci, ma non c'è ancora una convocazione e non abbiamo nessuna certezza su quello che chiediamo. Ad oggi c'è solo cassa integrazione e livelli produttivi inferiori a quelli previsti" ha concluso Landini. Sulla carta esecutivo e sindacati hanno comunque lo stesso obiettivo di fondo: il ritorno alla produzione, negli

stabilimenti italiani, di un milione di auto (e 300 mila veicoli leggeri) contro le 450 mila prodotte lo scorso anno in modo da garantire occupazione, evitare la competizione fra gli stabilimenti e dare un sollievo al vasto mondo delle aziende della componentistica. Sullo sfondo c'è anche la normativa Ue sulla transizione ecologica e la politica commerciale sempre più aggressiva dei marchi cinesi sull'elettrico e non solo.

In videocollegamento Urso ha assicurato come "la settimana prossima definiremo il piano di lavoro con Stellantis e daremo "avvio al tavolo, a cui, a nostro avviso con il governo dovranno partecipare le Regioni in cui insistono gli stabilimenti, le forze sindacali e i rappresentanti dell'associazione Anfia". Sul piatto l'esecutivo intende anche mettere "un pacchetto di incentivi affinché la domanda coincida con l'offerta, ossia l'acquisto e l'immatricolazione di nuove autovetture sia di sostegno e di rilancio alla produzione nazionale. "Per questo - secondo

Urso - abbiamo bisogno del confronto serrato, che è già in atto: la prossima settimana - ha detto ancora da Potenza - dovremmo definire gli ultimi aspetti di questo accordo tra il governo e l'azienda". La Cgil resta cauta. E in attesa.

Urso ha assicurato che "la prossima settimana saranno definiti gli ultimi aspetti dell'accordo tra il governo e l'azienda con l'obiettivo di un milione di auto da realizzare negli stabilimenti italiani del gruppo"



L'intervento di Landini e del ministro Urso (in videocollagamento) alle Giornate del Lavoro Cgil Basilicata



Automotive e transizione ecologica sono stati i temi al centro della seconda giornata dell'evento

MOBILITA



SEGUICI SU INSTAGRAM

[instagram-feed num=9 cols=3]

SEGUICI SU FACEBOOK

ULTIMI TWEET

Crisalide Press 27 Lug

QUELLO CHE HO IMPARATO DA BARBIE, DA TIKTOK E DALL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE PRIMA DI ANDARE IN VACANZA

[Twitter](#)

Crisalide Press 20 Giu

LA MODA E' COME LA PASTA IN BIANCO. O LA FAI QUANDO IL FRIGO E' VUOTO O LA FAI PAGARE CARA COME AL PORTRAIT

[Twitter](#)

Set 11

ANFIA: 40 ANNI DELLA SEZIONE AFTERMARKET

Il 26 settembre, a Torino, Anfia festeggerà i 40 della sezione aftermarket con un evento che si svolgerà presso l'Auditorium del grattacielo Intesa SanPaolo. Oltre a celebrare la ricorrenza, l'iniziativa ha lo scopo di offrire contenuti tematici sulle attuali dinamiche della filiera automotive. I focus saranno due: l'intelligenza artificiale nel settore automotive e i carburanti alternativi, ossia e-ful e biocombustibili.

Lascia un commento

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

Commento *

Nome *

Email *

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



Associato ANETT - Associazione Nazionale Editori Telematici Tempolbero



APRI LE RUBRICHE

- HOME
- CHI SIAMO
- ARCHIVIO
- CONTATTI
- LINK
- REGISTRATI

TU SEI QUI

Home → Ambiente, Sicurezza e Trasporti → Tutela dell' Ambiente → Milano: E_MOB, 7ma e ..



LA CONFERENZA NAZIONALE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA SI SVOLGERÀ A MILANO DAL 7 AL 10 OTTOBRE

Milano: E_MOB, 7ma edizione

Ambiente, Sicurezza e Trasporti

La settima edizione di **e_mob** si svolgerà dal 7 al 10 ottobre tra Palazzo Giureconsulti e Piazza Duomo, con un format dinamico, coinvolgente ed un ricco programma di appuntamenti, dibattiti, esposizioni e test drive



Generare dibattito, fare cultura e sensibilizzare, sono questi gli obiettivi che **e_mob** persegue fin dalla sua prima edizione nel 2017.

L'evento è promosso da Class Onlus con Regione Lombardia, Comune di Milano, Camera di Commercio di Milano, Monza e Brianza e Lodi, A2A, ATM, Enel X Way e Innovatec, con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di ANCI e di Fondazione Cariplo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



La manifestazione vedrà la partecipazione di importanti esponenti istituzionali, aziendali e politici: dal Ministero delle Infrastrutture a quello dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, dai parlamentari di tutte le forze politiche impegnati sui temi oggetto della Conferenza, fino alle più grandi aziende, pubbliche e private, in prima fila nello sviluppo di beni e servizi per la mobilità dolce, economica ed elettrica.

Camillo Piazza, Presidente di CLASS Onlus, ha dichiarato: *E_mob si è affermato negli anni come un appuntamento di riferimento per il settore della mobilità elettrica in grado di coinvolgere istituzioni, politici, operatori del settore, aziende ma anche il pubblico finale, a cui saranno dedicati momenti di experience, test e interazione con i partner coinvolti. ... Quest'anno affronteremo le novità previste dal PNRR per l'infrastrutturazione elettrica del Paese, la fondamentale mobilità di prossimità e la sinergia con il trasporto urbano, con interessanti esperienze circa l'obbligo dei Comuni e delle partecipate di acquistare il 25 per cento dei mezzi elettrici come prevede la normativa vigente. Il futuro è qui e il sistema delle imprese è pronto. Lo è altrettanto la pubblica amministrazione?*

Come anticipato, **E_mob** prenderà il via il 7 ottobre con l'apertura al pubblico dell'area espositiva in Piazza del Duomo e via Mercanti. Uno spazio dove poter conoscere alcune delle novità più interessanti e le tante nuove opportunità nel settore della mobilità a zero emissioni: in mostra auto, moto, scooter, biciclette ma anche veicoli di pubblica utilità, mezzi destinati al trasporto pubblico e infrastrutture di ricarica. E ancora laboratori, Pump Truck e un'ampia area test drive.

Il 9 e il 10 ottobre, oltre all'area espositiva aperta a tutti, a Palazzo Giureconsulti si svolgerà la due giorni di Conferenza nazionale sulla mobilità elettrica con tavole rotonde, convegni e workshop. La conferenza inizierà con la giornata istituzionale il 9 ottobre dove il comitato scientifico **e_mob** dialogherà con aziende e i rappresentanti delle istituzioni per comprendere le prospettive dell'elettrificazione nel nostro Paese. Nella prima tavola rotonda della giornata i protagonisti della mobilità elettrica si confronteranno su "PNRR e Legge di Bilancio. Stato dell'arte dei progetti in corso e indicazioni sulle attività da programmare". Nel pomeriggio sono previsti approfondimenti con le sessioni "Prospettive e strumenti verso l'elettrificazione massiva della mobilità" e "La politica che dice? Priorità e soluzioni possibili nelle mani dei decisori politici". Al termine della giornata uno sguardo ai dati dell'Osservatorio Tea in collaborazione con Motus_E.

La seconda giornata sarà dedicata a workshop e convegni. Un focus importante sarà dedicato alle nuove professioni nella mobilità sostenibile e alla modifica del decreto DAFI e ai nuovi sistemi di ricarica. Approfondimenti saranno dedicati anche ad importanti argomenti come l'approvvigionamento e mappatura in Italia delle materie prime essenziali per la transizione energetica, la de-carbonizzazione del trasporto pubblico e mobilità intermodale. Non solo politiche e aziende italiane.

E_mob vedrà anche la partecipazione della Svezia, prima nazione fossil-free al mondo, che illustrerà azioni e politiche attuate per la realizzazione di una mobilità urbana sostenibile.



"**e_mob**" è un coordinamento di istituzioni, aziende e associazioni attive nel promuovere la mobilità elettrica come strumento per rendere più sostenibile il comparto dei trasporti: organizza il **Festival e_mob**, il più importante evento in Italia legato ai temi della mobilità elettrica col fine di diffondere la cultura di un sistema ambientale sostenibile, anche tramite la Conferenza Nazionale della Mobilità Elettrica.

Il comitato scientifico **e_mob** è composto da: AgenziaAmbiente Territorio, ANFIA, ANIE, Confindustria, Motus E, Amsa, RSE, Agens, RFI, Circularity, Utilitalia, ConfindustriaAncma, Agiconsum.

CHE TEMPO FA

ECONOMIA | 11 settembre 2023, 10:21

VEDI LE WEBCAM DELLA PROVINCIA DI CUNEO

ACCADEVA UN ANNO FA



Cronaca
Incendio a Mondovì, brucia l'esterno di un magazzino in via Langhe



Solidarietà
A Bra arrivano i clown di Arcobaleno VIP per la Giornata del Naso Rosso ed è subito festa! [FOTO E VIDEO]



Eventi
Una domenica in Granda: oltre 40 proposte di eventi per trascorrere la giornata di festa in provincia

[Leggi tutte le notizie](#)

Delegazione di ITTers al Formula SAE all'autodromo di Varano De' Melegari

Il premio ITT al team vincitore della categoria elettrica, il WHZ Racing Team di UAS Zwickau



La ITT Motion Technologies protagonista al Formula SAE Italy, uno degli eventi più interessanti del panorama motoristico italiano. L'appuntamento, organizzato da **ANFIA**, è andato in scena nel mese di luglio sul circuito Riccardo Paletti di Varano de' Melegari, portando nella provincia di Parma circa 1.600 studenti per un evento tra i più formativi nell'ambito dell'automotive mondiale, in grado riesce a coniugare il carattere sportivo di una gara tra monoposto a quello educational, della formazione.

La Formula SAE è una competizione tra studenti universitari, team composti da laureandi che hanno il compito di progettare, realizzare e gareggiare con una monoposto da competizione a ruote scoperte. Il format nasce nel 1981 proprio dalla SAE, Society of Automotive Engineers, e lo scopo è quello di simulare una commessa di lavoro da parte di una società, che vuole la produzione di una monoposto per un utente non professionista. All'edizione 2023 hanno partecipato 65 gruppi, appartenenti a 59 Università di tutto il mondo, gareggiando in categorie definite in base alla natura della motorizzazione ad allo sviluppo tecnico. 30 le vetture elettriche (Classe 1E), 22 i team con un'auto a combustione interna (Classe 1C), 2 dei quali con un'auto ibrida non plug-in, 8 i team presenti con un'auto driverless (Classe 1D). Il premio ITT al team primo classificato nella classe delle vetture elettriche (1E), la squadra tedesca del WHZ Racing Team di

IN BREVE

lunedì 11 settembre

Delegazione di ITTers al Formula SAE all'autodromo di Varano De' Melegari



UNItalia: l'assistenza che ti serve per proseguire online gli studi universitari anche se lavori



Borsa Internazionale del Turismo a Cuneo, gli auguri del Ministro del Turismo Daniela Santanchè



domenica 10 settembre

A Saluzzo domenica prossima il commercio esce dai negozi e invade le strade



Bis di Ghisolfi nel consiglio del CNEL oggi a guida Brunetta



sabato 09 settembre

Barbara Odoni (Federmanager Cuneo) nominata coordinatrice del Gruppo Minerva provinciale



A Paesana ha aperto "Turviaggi", l'agenzia capace di dare corpo e vita ai sogni



Mondo Edp srl di Cuneo ricerca programmatori software



UAS Zwickau.

«Siamo felici di aver preso parte all'evento Formula SAE 2023 in qualità di sponsor con la presenza in loco di un team di ITTers - dichiara Carlo Ghirardo, Presidente ITT Motion Technologies -. È stata una grande occasione per entrare in contatto con giovani talenti internazionali appassionati di automotive all'interno di un contesto suggestivo quale l'autodromo di Varano De' Melegari. Crediamo fortemente nello sviluppo delle persone e dell'innovazione tecnologica, motivo per cui abbiamo voluto riconoscere un premio monetario al team vincitore della categoria elettrica. In ITT sono le nostre persone a dare forma al progresso!»



comunicato stampa

Al via la vendita di 20 alloggi di Arte Genova



Il Gruppo Giuggia Costruzioni ricerca personale da inserire in organico



[Leggi le ultime di: Economia](#)



Ricevi le nostre ultime notizie da Google News

[SEGUICI](#)

Ti potrebbero interessare anche:

RUBRICHE

FOTOGALLERY

FUORIPORTA

AMBIENTE E NATURA

COLDIRETTI CUNEO

IL PUNTO DI BEPPE GANDOLFO

QUARTA PARETE

STORIE DI MONTAGNA

FARINÉL

YOUNGER WINE

GENERAZIONE WOW

DEGNI DI NOTA

VIDEOGALLERY

CHOCONEWS

CONFARTIGIANATO NOTIZIE

DATAMETEO

SCHEGGE DI LUCE

STADIO APERTO

BIOS, PERCHÉ!?

FESTIVAL LUOGHI COMUNI

PANDEMOS, CANTI DALLA GRANDA

TIME OUT

BUONGIRO

BACKSTAGE

QUATTROZAMPE

L'OROSCOPO DI CORINNE

RIDERE & PENSARE

7 MINUTI CON FLAVIA MONTELEONE

CHIEDO ALLO CHEF

CULTURA ENERGETICA

MONTEU GOLOSO

TAGLIA 14-19

PRONTO CONDOMINIO

TERRE DEL MONVISO

BUONGIORNEZZA

[Prima Pagina](#) | [Archivio](#) | [Redazione](#) | [Invia un Comunicato Stampa](#) | [Pubblicità](#) | [Scrivi al Direttore](#) | [Premium](#)

Copyright © 2013 - 2023 lINazionale.it - Partita Iva: IT 03401570043 - Credits | [Privacy e cookie policy](#) | [Preferenze privacy](#)