



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 9 al 15 aprile 2024

Torino, 16 aprile 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
82	GSA Igiene Urbana	01/03/2024	<i>Bilancio 2023 e prospettive 2024</i>	2
28/30	Fleet & Business Quattroruote	01/04/2024	<i>I cinesi? Un vantaggio. L'agenzia? Dipende</i>	3
10/13	Auto Tecnica	01/04/2024	<i>Mercato auto inizio 2024: bene, ma ancora -13,4 sul 2019</i>	6
8	Parts Truck	01/04/2024	<i>Una buona ARIA</i>	10
12/20	Parts Truck	01/04/2024	<i>Il mercato chiede certezze</i>	11
22/24	Parts Truck	01/04/2024	<i>L'Aftermarket truck vola</i>	18
28/31	Parts Truck	01/04/2024	<i>Iniziato il conto alla ROVESCIA</i>	21

DALLE ASSOCIAZIONI ANFIA

Bilancio 2023 e prospettive 2024

Essendo quasi in chiusura il primo trimestre 2024, è possibile tracciare un bilancio dell'anno 2023 per il comparto dei veicoli per servizi ecologici e delinearne le prospettive per l'anno in corso.

“Nel 2023 il mercato dei veicoli (da 3,5 t in su) per il trasporto di rifiuti solidi urbani ha registrato un rialzo a doppia cifra rispetto al 2022 – afferma Marco Orecchia, Presidente della Sezione Veicoli per Servizi ecologici di ANFIA. Anche le spazzatrici

stradali hanno visto crescere a doppia cifra i volumi immatricolati nel 2023. Si è trattato, quindi, di un anno positivo.

Per il 2024, vige al momento un clima di prudenza legato a vari fattori di incertezza – ad esempio, dal lato dell'offerta, l'accumulo degli stock di telai avvenuto lo scorso anno, con conseguente pressione sugli allestitori e sui prezzi di mercato.

Dal lato della domanda, è stato introdotto il 1° gennaio scorso (DL

124/2023) il credito d'imposta per investimenti nella ZES Unica del Mezzogiorno (Zona Economica Speciale per il Sud), che si applica anche ai veicoli per servizi ecologici in quanto beni strumentali d'impresa.

Auspichiamo una quanto più possibile rapida pubblicazione del relativo decreto attuativo – conclude Orecchia – affinché questa misura incentivante possa effettivamente favorire il ricambio del parco circolante nelle regioni interessate”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



I CINESI? UN VANTAGGIO L'AGENZIA? **DIPENDE**

Mario Rossi

Sergio Tumino, titolare dell'omonimo gruppo siciliano, non chiude alle novità, ma lancia l'allarme sul rischio di un nuovo eccesso di produzione automobilistica e di un aumento della pressione delle Case sulle reti

Sergio Tumino

Classe 1962, Sergio Tumino ha iniziato a lavorare a 14 anni come meccanico nella concessionaria Ford di famiglia, a Ragusa. Nel 1979, alla morte del padre, a soli 17 anni, ne ha raccolto l'eredità. Oggi le società del gruppo Tumino sono concessionarie di sette brand in tre città della Sicilia





S secondo Sergio Tumino, "i concessionari devono intraprendere un percorso nuovo, diverso da quello che hanno fatto in questi anni. Devono assolutamente ridisegnare il business e chi l'ha già fatto non può vivere sugli allori perché il mercato, la clientela e le auto saranno diversi". E il titolare dell'omonimo gruppo siciliano ha le idee chiare anche sui temi che agitano il mondo della distribuzione automobilistica, ossia l'invasione cinese, la rivoluzione elettrica e la possibile evoluzione dei dealer dal modello di concessionaria a quello di agenzia.

In una recente intervista a Fleet & Business, il presidente uscente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino, ha detto che il mancato consolidamento delle concessionarie al Sud è un pericolo. È d'accordo?

Un consolidamento delle concessionarie al Sud in realtà c'è stato, anche se forse meno che al Nord, dove negli ultimi dieci anni si sono viste fusioni importanti. Questo processo proseguirà. Indubbiamente, il business dev'essere costantemente monitorato e sostenibile. Ogni territorio fa storia a sé. Nelle regioni meridionali, la densità della popolazione e il reddito pro capite sono inferiori rispetto a quelle settentrionali. Ciò comporta, per gli operatori, il presidio su un'area più vasta a parità di volumi, un numero maggiore di showroom e, quindi, maggiori costi da sostenere. Ciò premesso, si aggiunga che al Sud la mentalità di alcuni dealer non si è completamente aperta a questa nuova prospettiva: prevalgono ancora le aziende

familiari, che non sempre sono disposte a prendere in considerazione la prospettiva della crescita dei volumi e dei margini a discapito del controllo.

C'è anche un problema di management?

Oggi servono più figure manageriali e al Sud sicuramente abbiamo grosse difficoltà, in quanto i giovani si trasferiscono al Nord convinti che vi siano più possibilità di crescita professionale e condizioni migliori. In generale, i concessionari devono rimettersi in gioco, rivedere il modello di business. E chi è stato bravo in passato non può automaticamente avere la sicurezza di esserlo anche in questo nuovo scenario. Ogni giorno va affrontato come se fosse il primo della propria attività.

Il passaggio da concessionaria ad agenzia porterà vantaggi per tutta la filiera o soltanto per le case automobilistiche, come sostiene qualcuno?

Penso che qualsiasi scelta dovrebbe essere condivisa con i dealer. Sia chiaro, essere agenti non è uno svantaggio di per sé, potrebbe essere anche un'opportunità. Penso che per le Case non sia facile fare a meno dei concessionari, soprattutto per la gestione delle problematiche della clientela. Devono ridurre

i costi per avere più margini e poter investire? Lo stanno già facendo, ma non mi pare che i costi si stiano abbassando, tutt'altro. Vogliono vendere automobili online? Sicuramente funzionerà, ma non nel breve termine. Detto questo, penso che in alcune situazioni, per certi marchi, l'agenzia possa funzionare, per esempio per le vetture di nicchia come quelle elettriche, dove non ci sono molte opzioni di scelta.

Nella stessa intervista, De Stefani Cosentino ha agitato lo spauracchio del "pericolo giallo" e oggi, effettivamente, ne sono tutti un po' più consapevoli. L'arrivo di auto made in China, però, non può essere anche un'opportunità per la distribuzione e i clienti?

Sono d'accordo, ritengo che i cinesi rappresentino una grande opportunità. Producono più di 25 milioni di automobili, il doppio degli Stati Uniti. E hanno una produttività e un'efficienza senza uguali. Un tempo il mercato non comprava prodotti cinesi perché erano percepiti di scarsa qualità. Adesso non è più così. Sono convinto che più vetture proponiamo alla clientela, più il nostro business diventerà interessante. Noi dobbiamo offrire mobilità. E se c'è un marchio cinese che soddisfa questo bisogno dei clienti, ben venga. ■

"I concessionari devono ridisegnare il business. E chi l'ha già fatto non può vivere sugli allori: la clientela, il mercato e le auto saranno diversi"



Secondo Italia Bilanci, il gruppo guidato da Sergio Tumino ha chiuso il 2022 con oltre 136 milioni di euro di ricavi della gestione caratteristica, un utile netto di circa 2,5 milioni e oltre 3.100 auto immatricolate

In Italia i numeri delle auto a batteria sono impietosi, siamo la zavorra dell'Europa. Perché l'elettrico non funziona nel nostro Paese?

Da noi esiste ancora la cultura del motore termico. Sicuramente la cosa non vale per i giovani, ma è difficile abituarsi all'elettrico. E qualche responsabilità del ritardo, va detto, è sicuramente anche delle concessionarie. Però, come dicono tutti, il treno è partito e le case automobilistiche hanno fatto investimenti importanti. Quindi dobbiamo cambiare atteggiamento e lo cambieremo. Vent'anni fa un'automobile con il cambio automatico non la voleva nessuno. Oggi invece, se fosse possibile, nessuna macchina sarebbe venduta con il cambio manuale. Uno dei problemi delle elettriche è che devono convivere con troppe alternative: ibrido full, ibrido plug-in benzina, termico, Gpl, metano, diesel... Si aggiunga anche una bassa presenza nei segmenti più piccoli. Il mercato delle Bev comincerà a crescere quando diminuirà l'offerta dei motori termici e le vetture a batteria saranno più accessibili. La deducibilità al 100% dell'auto elettrica per aziende e professionisti, in aggiunta agli incentivi ai privati, potrebbe far sviluppare velocemente questo mercato. Sono infatti convinto che il primo passo che il governo dovrebbe fare dovrebbe essere di natura fiscale.

A proposito di mercato, il 2023 è andato bene, così come i primi due mesi del 2024. I volumi, però, sono ancora lontani dai livelli pre-Covid. Che cosa prevede per il 2024?

Molto dipenderà dal contesto macroeconomico, dai tassi d'interesse, dalla fi-

ducia dei consumatori e delle imprese, dal contesto internazionale. Ho però la sensazione che le case automobilistiche stiano facendo lo stesso errore dei tempi pre-Covid, ossia un eccesso di produzione rispetto alla capacità di assorbimento del mercato. Questo determinerà – e in parte già sta capitando – un aumento della pressione sia sulle reti sia sulla clientela e, quindi, una riduzione dei margini per i dealer. Con un impatto importante anche sull'usato. Nessuno ne parla, ma oggi l'usato soffre, le giacenze medie stanno aumentando e i valori contabili degli stock vanno rivisti al ribasso. Tutto questo impatta anche sulla capacità di assorbimento dell'usato proveniente da formule con valore garantito, cosa che si ripercuote sul rinnovo della modalità di acquisto dell'auto nuova. Per non parlare di quotazioni che in alcune situazioni rischiano di essere disallineate con la realtà, in particolare quando le corrispondenti vetture nuove sono oggetto d'incentivo statale. In alcune situazioni la forbice tra il nuovo incentivato e il valore garantito di un usato di tre anni è troppo bassa. Così il rischio di una compressione dei margini delle concessionarie, tanto sul nuovo quanto sull'usato, è molto alto. Tornando alla domanda, penso che il mercato nel suo complesso resterà stabile sui volumi del 2023, ma aumenteranno in

particolare le vendite delle auto elettriche grazie agli incentivi, quando arriveranno, e al lancio di nuovi modelli un po' più accessibili.

Federauto si appresta a nominare un nuovo presidente dopo il doppio mandato di Adolfo De Stefani Cosentino. Che cosa ci si deve aspettare dal nuovo numero uno?

Ora Federauto può fare veramente la differenza, non è più un comitato o un'associazione di concessionari: può essere una novità importante nel settore automotive, anche grazie a quel consolidamento di cui abbiamo parlato. Oggi è più facile ascoltare 800 dealer rispetto ai 2.700 di alcuni anni fa. Per le Case è fondamentale avere da noi dealer le informazioni giuste, così da poter rappresentare le istanze del settore nei tavoli istituzionali. Federauto non deve essere percepita dai costruttori in contrapposizione, ma come un'opportunità per lo sviluppo della distribuzione. Questa dev'essere la traccia dei prossimi anni. Non un conflitto con Anfia e Unrae, ma un progetto unitario per la filiera automobilistica e un'interlocuzione continua con la politica. Noi dealer abbiamo la soluzione, ma non perché siamo più bravi, semplicemente per la nostra presenza sul territorio e per il contatto con la clientela.

F&B

“I cinesi rappresentano una grande opportunità. Più modelli offriamo ai clienti, più il business sarà interessante”



MERCATO AUTO INIZIO 2024: BENE, MA ANCORA -13,4 SUL 2019

SECONDO I DATI DIFFUSI DA ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 995.059 unità, il 10,2% in più rispetto a febbraio 2023.

Nei primi due mesi del 2024, i volumi immatricolati raggiungono 2.012.136 unità, con una variazione positiva del 10,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

"A febbraio 2024, il mercato europeo dell'auto prosegue il trend positivo avviato a gennaio, segnando un'altra crescita a doppia cifra (+10,2%)", afferma **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. "Nel secondo mese dell'anno, tutti e cinque i major market (incluso UK) registrano un incremento: +14% il Regno Unito, seguito da Francia (+13%), Italia (+12,8%) e Spagna (+9,9%), mentre la Germania registra una crescita più contenuta (+5,4%). A febbraio, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (BEV), pari al 13,2%, torna a superare la quota delle vetture diesel (12%) dopo il pareggio registrato nel mese di gennaio. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 14,6% delle vendite nel mese, contro il solo 3,4% delle BEV (al 2,1% a gennaio 2024). Per favorire maggiormente la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni e il conseguente svecchiamento del parco circolante nel nostro Paese, puntiamo sulla tempestiva entrata in vigore del nuovo piano incentivi, per il quale ancora si attende la pubblicazione del decreto che ne darà attuazione. Ricordiamo, inoltre, che con l'avvicinarsi delle elezioni europee del prossimo giugno, l'impegno fondamentale di ANFIA è quello di rafforzare l'azione di sensibilizzazione della politica sui principali dossier automotive, al fine di costruire una transizione - green e tecnologica - ordinata e razionale per tutta la filiera. Riteniamo sia necessario dare priorità all'innovazione e alla produzione sostenibile di autoveicoli e relativi componenti, garantire all'Europa le condizioni per poter continuare ad investire e a competere a livello globale, promuovere la formazione e offrire una mobilità sempre più inclusiva ed accessibile a tutti".

Nell'area UE+EFTA+UK, a febbraio, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa incrementano del 17,9%; si mantengono in crescita sia le auto BEV (+10,3%, con il 13,2% di quota), sia le ibride tradizionali (+24,2%, con una quota del 28,9%). Nel complesso, sono state immatricolate 491.000 vet-

ture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 49,3% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 20,5% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 119.789 unità a febbraio (+8,8%), con una quota del 17,8%.

In Italia, i volumi totalizzati a febbraio 2024 si attestano a 147.026 (+12,8%). Nei primi due mesi del 2024, le immatricolazioni complessive ammontano a 288.948 unità, con un rialzo dell'11,7% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2023.

Secondo i dati ISTAT, a febbraio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,1% su base mensile e dello 0,8% su base annua (come nel mese precedente). La stabilizzazione dell'inflazione sottende andamenti contrapposti di diversi aggregati di spesa: rallentano i prezzi degli Alimenti non lavorati e lavorati, degli Altri beni, dei Servizi relativi ai trasporti (da +4,2% a +3,8%), dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona e dei Servizi relativi all'abitazione; per contro, si attenua la flessione dei prezzi degli Energetici non regolamentati (da -20,4% a -17,2%) e regolamentati (da -20,6% a -18,6%) e accelerano quelli dei Tabacchi e dei Servizi relativi alle comunicazioni.

Analizzando il mercato per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono febbraio in crescita del 33,4%, con una quota di mercato del 31,2%. Calano, invece, le autovetture diesel (-11,8% su febbraio 2023), con una quota del 14,6%. Nel bimestre, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate del 30,1% (30,9% di quota), mentre continua il calo del diesel (-10,2% e 15% di quota nel periodo). Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 54,2% del mercato del solo mese di febbraio, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2023 (+11,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 10,4% e salgono ad una quota di mercato del 54,1% (+0,1 punti percentuali rispetto al primo bimestre del 2023). Le autovetture elettrificate rappresentano il 44,3% del mercato di febbraio, mentre nel cumulato hanno una quota del 43,6%, con volumi in crescita (+11,8% nel mese e +9,8% nel cumulato). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 16,1% nel mese, con una quota di mercato del 37,7%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del

LA PAGINA | ANFIA

dati provvisori/provisional data

	Febbraio/February					Gennaio-febbraio/January-February				
	quota % % share ¹		Unità Units		Var % % chg 24/23	quota % % share ²		Unità Units		Var % % chg 24/23
	2024	2023	2024	2023		2024	2023	2024	2023	
Volkswagen Group	25,9	26,0	228.886	208.503	+9,8	26,1	26,0	452.574	405.827	+11,5
Volkswagen	9,8	10,8	86.449	86.820	-0,4	9,8	11,0	169.503	172.009	-1,5
Skoda	6,0	5,6	52.639	44.993	+17,0	6,2	5,7	107.133	88.813	+20,6
Audi	4,5	5,4	39.990	43.004	-7,0	4,7	5,2	82.234	80.654	+2,0
Seat	2,9	2,3	25.814	18.537	+39,3	2,8	2,2	48.187	34.986	+37,7
Cupra	1,7	1,2	15.350	9.276	+65,5	1,7	1,1	29.137	16.412	+77,5
Porsche	0,9	0,7	8.201	5.570	+47,2	0,9	0,8	15.456	12.324	+25,4
Others ³	0,1	0,0	444	303	+46,4	0,1	0,0	925	629	+47,1
Stellantis	19,5	19,2	172.268	153.862	+12,0	19,3	18,9	334.882	294.760	+13,6
Peugeot	6,1	6,3	54.149	50.196	+7,9	6,0	5,9	104.984	92.453	+13,6
Opel/Vauxhall	3,9	3,3	34.267	26.851	+27,6	3,7	3,3	64.286	51.412	+25,0
Citroen	3,7	3,7	32.584	29.519	+10,4	3,5	3,8	60.669	59.443	+2,1
Fiat ³	3,3	3,5	29.153	27.911	+4,4	3,4	3,3	59.637	51.253	+16,4
Jeep	1,2	1,1	10.715	9.217	+16,3	1,3	1,2	22.162	18.722	+18,4
Alfa Romeo	0,5	0,3	4.157	2.465	+68,6	0,5	0,4	8.083	6.054	+33,5
Lancia/Chrysler	0,4	0,4	3.442	3.289	+4,7	0,4	0,4	7.241	6.607	+9,6
DS	0,4	0,5	3.428	3.851	-11,0	0,4	0,5	7.008	7.489	-6,4
Others ⁴	0,0	0,1	373	563	-33,7	0,0	0,1	812	1.327	-38,8
Renault Group	10,4	10,8	91.722	86.725	+5,8	10,2	11,2	177.765	175.372	+1,4
Dacia	5,1	5,3	44.709	42.372	+5,5	5,4	5,6	93.780	87.848	+6,8
Renault	5,3	5,5	46.734	44.259	+5,6	4,8	5,6	83.542	87.284	-4,3
Alpine	0,0	0,0	279	94	+196,8	0,0	0,0	443	240	+84,6
Hyundai Group	7,8	7,3	68.833	58.947	+16,8	8,4	8,0	145.578	124.209	+17,2
Kia	7,3	7,0	64.709	56.408	+14,7	7,9	7,6	136.977	118.524	+15,5
Hyundai	0,5	0,3	4.124	2.539	+62,4	0,5	0,4	8.601	5.585	+54,0
Toyota Group	7,8	8,4	69.314	67.738	+2,3	7,9	8,7	138.014	136.098	+1,4
Toyota	4,0	4,1	35.232	32.819	+7,4	4,0	4,2	70.014	65.218	+7,4
Lexus	3,9	4,4	34.082	34.919	-2,4	3,9	4,5	68.000	70.880	-4,1
BMW Group	5,8	6,2	51.367	49.709	+3,3	5,9	5,9	102.951	92.943	+10,8
BMW	4,9	5,0	43.203	39.841	+8,4	5,0	4,8	87.688	74.855	+17,1
Mini	0,9	1,2	8.164	9.868	-17,3	0,9	1,2	15.263	18.088	-15,6
Mercedes-Benz	5,0	5,7	44.259	46.122	-4,0	4,6	5,4	80.236	85.001	-5,6
Mercedes	4,8	5,6	42.092	44.690	-5,8	4,4	5,2	76.724	81.859	-6,3
Smart	0,2	0,2	2.167	1.432	+51,3	0,2	0,2	3.512	3.142	+11,8
Ford	3,0	3,9	26.178	31.504	-16,9	3,0	3,8	51.554	59.750	-13,7
Nissan	2,7	2,1	23.511	16.749	+40,4	2,6	2,1	44.608	32.440	+37,5
Volvo Cars	2,5	2,4	22.214	19.284	+15,2	2,1	1,8	37.217	27.954	+33,1
Tesla	2,2	2,0	19.103	15.841	+20,6	2,1	1,9	37.141	29.462	+26,1
SAIC Motor	1,9	1,3	16.716	10.720	+55,9	1,8	1,4	30.618	21.638	+41,5
Suzuki	1,4	0,8	12.262	6.520	+88,1	1,3	0,8	22.157	12.309	+80,0
Mazda	1,2	1,4	10.978	10.976	+0,0	1,2	1,5	21.286	22.941	-7,2
Jaguar Land Rover Group	0,6	0,6	5.202	4.948	+5,1	0,6	0,6	10.660	9.885	+7,8
Land Rover	0,5	0,5	4.656	4.198	+10,9	0,6	0,5	9.601	8.489	+13,1
Jaguar	0,1	0,1	546	750	-27,2	0,1	0,1	1.059	1.396	-24,1
Honda	0,6	0,3	5.552	2.303	+141,1	0,6	0,3	10.269	4.705	+118,3
Mitsubishi	0,3	0,2	2.554	1.772	+44,1	0,3	0,2	5.061	3.648	+38,7

SOURCE: ACEA MEMBERS

¹ACEA estimation based on total by market
²BECEA, Bugatti, Lamborghini and KIA
³Includes Alcantara
⁴Dodge, Maserati and RAM

15,2%, con una quota del 37,8%. Le immatricolazioni di auto-veicoli ricaricabili calano del 7,4% nel mese (quota di mercato: 6,6%) e del 15,9% nel cumulato (quota: 5,8%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 3,4% e aumentano del 3,1% nel mese. Calano, al contrario, le ibride plug-in, -16,6%, con il 3,2% del mercato del mese. Nel cumulato, le alimentazioni risultano entrambe in calo, rispettivamente -2,7% (quota: 2,8%) e -25,2% (quota: 3%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,9% dell'immatricolato di febbraio, di cui il 9,7% è composto da autovetture Gpl (+8,3% su febbraio 2023) e lo 0,2% da autovetture a metano (+38,9%). Nel cumulato dei primi due mesi del 2024, le autovetture Gpl risultano in crescita del 12,9% (quota: 10,3%) e quelle a metano incrementano del 6,3% (quota: 0,2%).

La Spagna totalizza 81.348 immatricolazioni a febbraio 2024, il 9,9% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nel periodo gennaio-febbraio 2024, il mercato risulta in crescita dell'8,7%, con 150.033 unità immatricolate.

L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC rileva che febbraio prosegue sulla stessa buona strada intrapresa a gennaio, favorito anche dal giorno di mercato in più dovuto all'anno bisestile. Febbraio ha visto inoltre una notevole crescita per le società di autonoleggio, che hanno effettuato acquisti per soddisfare la domanda dei turisti durante la settimana di Pasqua che si svolge alla fine di questo mese. L'obiettivo dell'anno resta quello di superare il milione di autovetture vendute, traguardo che non è stato più superato dal 2019. Il basso volume di immatricolazioni ha fatto sì che nel 2023 l'età media delle autovetture in circolazione in Spagna abbia continuato a crescere, fino a raggiungere i 14,2 anni. Bisogna quindi recuperare i volumi di vendita dei veicoli per abbassare l'età media e, allo stesso tempo, aumentare la quota di mercato dei veicoli a basse e zero emissioni, che rappresentano solo il 5,7% dell'intero parco auto.

Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, a febbraio 2024 le nuove immatricolazioni intestate a società diminuiscono del 10,9% rispetto a febbraio 2023 e le vendite ai privati segnano

+7,2%, mentre il canale del noleggio cresce dell'89,7%.

Le autovetture a benzina rappresentano il 40,2% del mercato di febbraio (rimanendo stabili rispetto a febbraio 2023). A seguire, le vetture ibride non ricaricabili rappresentano il 35,2% del mercato del mese (+26,6%). Le autovetture diesel sono il 10,2% del mercato mensile (ma diminuiscono del 17,4% rispetto al secondo mese del 2023), seguite dalle ibride plug-in (6,8% la quota del mese e +15,6% sullo scorso anno), dalle elettriche (4,7% nel mese e una variazione di +15,4% rispetto a febbraio 2023), e dalle auto a gas (3% di quota di mercato). Nel cumulato annuale, aumentano le immatricolazioni di tutte le alimentazioni, tranne le diesel, che calano del 14,2%, e la benzina, che hanno una leggera flessione dell'1,3% e la cui quota è del 41,9%. Il resto del mercato è composto per il 10,4% da diesel, per il 4,8% da BEV, per il 6,7% da PHEV, per il 36,7% da ibride non ricaricabili e, infine, per il 3,5% da vetture a gas.

Le emissioni medie di CO2 nel mese di febbraio 2024 si attestano a 116,5 g/km, l'1,9% in meno di febbraio 2023. Nel cumulato si attestano in media a 116,4 g/km e rispetto al 2023 calano dell'1,9%.

In Francia, a febbraio 2024, si registrano 142.595 nuove immatricolazioni, in crescita del 13% rispetto a febbraio 2023. A gennaio-febbraio 2024, le immatricolazioni si attestano a 264.879, in aumento dell'11,2% rispetto allo stesso periodo

del 2023. Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-30,5%) e a bioetanolo (-52,9%). Tutte le altre alimentazioni sono invece in aumento. In particolare, le elettriche hanno una quota di mercato nel mese del 18,1%, mentre 12 mesi fa detenevano il 15,5%. Nel totale annuo, le diesel calano del 27,2% e detengono una quota del 7,5%, mentre le elettriche (quota del 17,3%) e le PHEV (quota del 8,4%) aumentano entrambe, rispettivamente del 34% e del 7,2%.

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a febbraio 217.388 unità, in crescita del 5,4%. A gennaio-febbraio 2024, le immatricolazioni si attestano a 430.941, in aumento dell'11,8% rispetto allo stesso periodo del 2023 (-17% rispetto a gennaio-febbraio 2019).

Rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, febbraio 2024 ha registrato il 20% in più di ordini domestici.

Dal punto di vista delle alimentazioni alternative, le auto ibride (+17,6% nel 2024) rappresentano il 31,9% del mercato mensile, di cui il 6,7% sono ibride plug-in (+22,3%). Con una quota del 12,6%, le auto elettriche (BEV) registrano un decremento del 15,4%. Infine, le vetture a gas (+48,9%) rappresentano lo 0,6%. Le emissioni medie di CO2 delle auto di nuova immatricolazione aumentano del 2,5% rispetto a febbraio 2023 e si attestano a 122,8 g/km.

Il mercato inglese, infine, a febbraio totalizza 84.886 nuove autovetture immatricolate, con un rialzo del 14% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, la migliore performance di febbraio da due decenni a questa parte. Nei primi due mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 227.762 unità, il 10,3% in più rispetto a gennaio-febbraio 2023.

L'Associazione inglese dell'automotive SMMT fa notare che la tendenza positiva del mercato delle auto nuove prosegue con il miglior febbraio degli ultimi 20 anni e il Bilancio annuale del Governo rappresenta un'opportunità per garantire una crescita ancora più "green". Superare la triplice barriera fiscale all'acquisto delle auto elettriche rappresentata da IVA, accisa sui veicoli e tassa addizionale per chi non può ricaricare la vettura a casa, mentre il mercato si avvia verso il mese più intenso dell'anno - a marzo è infatti previsto il cambio delle targhe - ne stimolerebbe ovviamente la domanda, riducendo le emissioni carboniche e sostenendo l'economia. Si potrà così puntare ad una transizione energetica più rapida ed equa, accelerando l'ambizione della Gran Bretagna verso la mobilità a zero emissioni.

Nel mese, le immatricolazioni delle flotte crescono del 25,2%, mentre le vetture

intestate a privati calano del 2,6% e quelle intestate alle aziende registrano un incremento del 15,5%.

Le vendite di veicoli elettrici registrano un trend positivo: +21,8% e una quota di mercato del 17,7% nel mese di febbraio. Anche le ibride plug-in (PHEV) segnano un incremento (+29,1%) e hanno una quota del 7,2%, superiore a quella dello scorso anno, che era del 6,3%. Nel cumulato annuo, le BEV aumentano del 21,3% e le PHEV del 30,4%. Le vetture diesel calano nel mese (-7,4%, con quota al 5,9%), mentre la benzina fanno registrare il 9,5% in più di volumi dello scorso febbraio 2023, attestandosi alla quota di mercato del 56,6%. Nel cumulato del bimestre, le diesel calano del 9,2% (quota del 6,3%) e la benzina aumentano del 9,5% (quota del 57%). **AT**

UE/EFTA/UK - IMMATICOLAZIONI DI AUTOVETTURE
UE/EFTA/UK - NEW CAR REGISTRATIONS

	BENZINA			BENZINA		
	Febbraio/February 2024	2023	Var. % % chg.	Gen-Feb./Jan-Feb 2024	2023	Var. % % chg.
Austria	6.527	5.929	10,1	12.208	13.199	-7,2
Belgium	18.918	19.337	-2,2	36.379	37.593	-3,2
Bulgaria	2.738	1.865	64,4	3.870	3.627	61,9
Croatia	1.898	1.829	3,8	3.943	3.561	10,7
Cyprus	712	563	22,1	1.342	1.203	11,6
Czech Republic	9.652	9.253	2,2	20.570	18.467	11,4
Denmark	3.415	4.462	-23,8	6.692	9.033	-25,9
Estonia	430	541	-20,5	843	1.276	-33,9
Finland	735	1.103	-33,4	1.536	2.286	-32,8
France	48.095	47.121	2,1	89.822	90.461	-0,7
Germany	77.106	75.357	2,3	158.830	145.279	9,3
Greece	4.472	4.066	10,0	9.649	9.034	6,8
Hungary	3.276	3.646	-10,1	5.826	6.651	-12,4
Ireland	5.768	3.841	50,2	19.784	13.090	21,0
Italy	45.501	34.419	33,4	89.240	66.611	30,1
Latvia	426	542	-21,4	844	1.038	-18,7
Lithuania	646	1.015	-36,4	1.403	1.758	-20,2
Luxembourg	1.377	1.440	-4,4	2.416	2.687	-10,1
Malta	203	149	36,2	390	303	15,5
Netherlands	8.755	9.808	-15,8	18.430	25.339	-26,7
Poland	17.030	17.022	0,0	32.800	32.404	1,2
Portugal	8.976	6.412	40,0	15.345	12.159	26,2
Romania	3.729	4.957	-24,8	7.658	9.318	-17,8
Slovakia	3.692	3.312	11,5	7.186	6.790	6,3
Slovenia	2.591	2.247	15,3	5.634	4.747	14,5
Spain	32.659	31.502	3,7	56.642	57.370	-1,3
Sweden	4.794	4.132	16,0	8.737	7.575	15,3
EUROPEAN UNION	313.821	295.710	6,1	615.797	584.549	5,3
Iceland	26	70	-62,9	66	193	-64,8
Norway	76	108	-29,6	120	144	-16,7
Switzerland	6.274	6.927	-9,4	11.439	13.138	-12,9
EFTA	6.376	7.105	-10,3	11.627	13.475	-13,7
United Kingdom	34.579	32.311	7,0	92.815	91.281	1,7
EU + EFTA + UK	354.776	335.126	5,9	720.239	689.305	4,5
EU14	266.998	248.546	7,3	521.708	493.426	5,7
EU13	46.823	46.761	0,1	94.089	91.123	3,3
EU14 + EFTA + UK	307.953	288.365	6,8	626.150	598.182	4,7

Fonte: ACEA e Associazioni Nazionali dei Produttori di Autoveicoli

Fonte

LA PAGINA | ANFIA

UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVEETTURE
UE/EFTA/UK - NEW CAR REGISTRATIONS

IBRIDO MILD (HEV)¹

	Febbraio/February 2024		Var. % % chg.	Gen-Feb./Jan-Feb 2024		2023	Var. % % chg.
Austria	6.651	3.479	27,3	8.762	7.422	18,2	
Belgium	4.282	3.340	28,2	6.452	6.364	27,6	
Bulgaria	73	45	69,6	134	94	42,6	
Croatia	1.425	738	98,5	2.271	1.360	76,7	
Cyprus	429	394	81,2	1.288	427	55,2	
Czech Republic	3.973	2.969	33,8	7.573	5.762	31,4	
Denmark	1.941	2.009	14,0	3.587	4.231	22,1	
Estonia	609	728	16,3	1.292	1.060	11,9	
Finland	1.735	1.960	4,2	4.218	4.130	2,8	
France	41.227	29.342	41,5	75.027	55.172	36,6	
Germany	64.792	47.884	19,4	106.994	88.380	20,1	
Greece	4.445	2.832	57,0	9.031	5.348	68,9	
Hungary	5.058	3.800	33,1	8.814	7.600	19,1	
Ireland	3.018	2.487	12,3	10.942	8.936	22,4	
Italy	55.407	47.739	16,1	109.270	94.898	15,4	
Latvia	423	482	12,7	864	967	10,1	
Lithuania	1.051	718	48,8	2.111	1.633	28,5	
Luxembourg	1.002	790	26,8	1.847	1.474	25,3	
Malta	111	64	73,4	134	59,7		
Netherlands	9.027	6.513	19,1	19.178	14.203	35,0	
Poland	21.488	14.568	41,8	42.027	28.731	46,3	
Portugal	2.056	2.235	4,4	3.558	4.758	3,7	
Romania	3.736	3.248	15,0	7.951	6.402	20,4	
Slovakia	2.313	1.977	71,0	4.267	3.628	31,4	
Slovenia	472	488	14,3	957	922	4,9	
Spain	28.825	22.030	29,5	55.076	43.522	26,9	
Sweden	1.986	1.073	8,8	3.213	3.444	8,8	
EUROPEAN UNION	255.511	204.835	24,7	500.534	402.441	24,4	
Iceland	95	114	19,2	157	203	35,5	
Norway	312	406	23,2	476	659	28,8	
Switzerland	5.334	4.327	22,1	9.711	8.518	15,7	
EFTA	5.743	4.821	17,4	10.354	9.270	9,8	
United Kingdom	46.380	29.240	58,1	73.523	63.667	14,1	
EU + EFTA + UK	287.394	231.476	24,2	584.463	474.998	23,1	
EU14	234.142	174.385	27,8	419.861	342.910	22,4	
EU13	41.369	30.450	35,9	80.673	59.921	35,3	
EU14 + EFTA + UK	246.074	203.025	22,4	500.790	418.467	21,3	

SOURCE: ACEA + ASSOCIAZIONI NAZIONALI DEI PRODUTTORI DI AUTOMOBILI

¹ Include i veicoli ibridi mild (HEV)

UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVEETTURE
UE/EFTA/UK - NEW CAR REGISTRATIONS

DIESEL

	Febbraio/February 2024		Var. % % chg.	Gen-Feb./Jan-Feb 2024		2023	Var. % % chg.
Austria	4.133	3.596	15,0	7.641	7.519	1,6	
Belgium	2.338	4.253	-46,3	5.141	9.455	-45,8	
Bulgaria	612	386	58,0	1.162	697	66,7	
Croatia	923	811	13,8	1.876	1.494	22,2	
Cyprus	27	39	-10,5	113	83	24,9	
Czech Republic	1.641	3.529	-1,8	8.822	7.200	8,7	
Denmark	361	473	-23,2	676	908	-23,2	
Estonia	244	220	10,9	525	623	-24,1	
Finland	297	307	-3,1	651	619	5,7	
France	10.221	14.714	-30,2	18.841	27.266	-27,7	
Germany	41.153	38.433	9,2	80.889	72.662	7,6	
Greece	1.280	1.959	-32,9	2.893	1.997	27,9	
Hungary	1.108	1.035	7,1	2.005	1.910	5,0	
Ireland	4.531	3.114	42,3	11.387	9.036	20,5	
Italy	25.455	24.320	11,8	43.370	48.322	-10,2	
Latvia	230	301	-23,6	432	590	-26,9	
Lithuania	206	178	15,7	381	413	-7,9	
Luxembourg	587	781	-25,8	1.152	1.574	-26,8	
Malta	70	54	28,6	131	80	70,6	
Netherlands	264	333	-20,7	527	675	-21,9	
Poland	1.511	3.369	4,2	6.405	6.464	0,9	
Portugal	2.134	2.542	-16,1	3.712	5.997	-38,7	
Romania	1.812	1.400	29,4	3.913	2.691	30,5	
Slovakia	1.201	1.042	19,2	2.513	2.138	17,5	
Slovenia	670	619	13,1	1.480	1.329	11,9	
Spain	8.280	10.029	-17,4	15.815	18.439	-14,2	
Sweden	1.584	2.004	-17,0	3.301	3.640	-9,3	
EUROPEAN UNION	113.891	120.016	-5,1	227.709	240.280	-5,2	
Iceland	83	98	-13,2	167	249	-32,1	
Norway	221	104	110,4	301	323	-6,9	
Switzerland	2.178	2.185	-0,3	4.271	4.349	-1,8	
EFTA	2.459	2.504	-1,8	4.739	4.958	-4,4	
United Kingdom	3.078	3.348	-8,1	7.404	8.442	-14,2	
EU + EFTA + UK	119.428	125.868	-5,1	239.852	253.866	-5,9	
EU14	99.636	106.992	-6,9	199.206	216.518	-7,1	
EU13	14.255	13.029	9,5	28.590	25.762	10,8	
EU14 + EFTA + UK	105.723	112.841	-6,9	211.449	228.104	-7,3	

SOURCE: ACEA + ASSOCIAZIONI NAZIONALI DEI PRODUTTORI DI AUTOMOBILI

¹ Include i veicoli ibridi mild (HEV)

UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVEETTURE
UE/EFTA/UK - NEW CAR REGISTRATIONS

VEICOLI ELETTRICI (BEV)¹

	Febbraio/February 2024		Var. % % chg.	Gen-Feb./Jan-Feb 2024		2023	Var. % % chg.
Austria	3.422	3.413	2,7	6.142	6.160	-0,3	
Belgium	9.383	5.624	56,9	19.380	11.370	71,2	
Bulgaria	156	184	-15,2	318	395	-18	
Croatia	35	155	97,9	132	347	-62,0	
Cyprus	103	32	228,1	170	114	49,1	
Czech Republic	443	302	46,7	921	733	25,8	
Denmark	4.974	3.144	58,2	8.100	5.246	51,5	
Estonia	89	77	15,6	225	193	66,7	
Finland	1.322	1.852	-28,2	3.911	3.315	24,5	
France	25.825	19.595	31,8	45.642	34.274	13,9	
Germany	77.470	32.475	15,4	49.931	50.811	-1,2	
Greece	581	395	47,1	1.031	668	54,3	
Hungary	741	632	17,2	1.115	1.001	11,4	
Ireland	1.881	2.107	-15,5	3.952	5.805	-31,9	
Italy	6.507	4.857	3,1	7.964	8.188	-2,7	
Latvia	72	114	-32,5	154	274	-45,1	
Lithuania	106	100	6,9	232	257	-11,1	
Luxembourg	942	795	13,5	1.721	1.409	17,2	
Malta	92	73	26,9	158	133	9,8	
Netherlands	8.291	8.855	-22,9	17.004	11.814	42,7	
Poland	1.373	1.105	24,2	2.443	2.163	14,3	
Portugal	3.348	2.592	29,2	5.842	4.889	20,5	
Romania	1.109	1.040	6,4	2.740	2.113	29,7	
Slovakia	190	79	140,5	407	184	121,2	
Slovenia	278	285	-1,9	593	581	4,5	
Spain	3.804	3.297	15,4	7.140	5.249	19,9	
Sweden	5.228	6.123	-14,4	10.165	10.325	-1,5	
EUROPEAN UNION	104.187	97.385	9,0	198.850	169.381	17,4	
Iceland	97	499	79,3	266	465	-60,0	
Norway	6.647	6.153	2,5	11.364	7.420	53,1	
Switzerland	3.301	2.968	28,6	7.660	5.070	51,4	
EFTA	10.045	9.250	8,5	17.296	13.563	27,8	
United Kingdom	14.591	12.310	21,8	35.923	29.607	21,0	
EU + EFTA + UK	131.223	118.955	10,3	252.072	212.521	18,6	
EU14	101.278	93.227	8,7	189.210	160.922	17,6	
EU13	4.809	4.158	15,6	6.640	6.435	14,4	
EU14 + EFTA + UK	126.414	114.797	10,1	242.432	204.092	18,8	

SOURCE: ACEA + ASSOCIAZIONI NAZIONALI DEI PRODUTTORI DI AUTOMOBILI

¹ Include i veicoli elettrici (BEV)

UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVEETTURE
UE/EFTA/UK - NEW CAR REGISTRATIONS

IBRIDO PLUG-IN (PHEV)¹

	Febbraio/February 2024		Var. % % chg.	Gen-Feb./Jan-Feb 2024		2023	Var. % % chg.
Austria	1.375	1.276	4,9	2.804	2.494	12,9	
Belgium	8.283	5.883	21,8	20.357	14.131	44,1	
Bulgaria	31	13	128,8	84	27	211,1	
Croatia	54	71	31,4	213	142	30,0	
Cyprus	48	30	60,0	116	55	66,5	
Czech Republic	403	364	10,1	785	542	43,9	
Denmark	523	1.182	-55,6	991	1.977	-54,5	
Estonia	75	75	0,0	144	144	0,0	
Finland	1.215	1.161	4,5	2.781	2.456	13,2	
France	11.732	10.493	11,8	22.281	20.794	7,5	
Germany	14.375	11.916	22,2	28.565	20.769	37,6	
Greece	525	497	5,6	1.222	944	28,6	
Hungary	345	548	-57,0	692	913	-24,3	
Ireland	1.246	1.189	5,0	3.796	3.149	20,9	
Italy	4.642	5.588	-16,6	6.747	11.600	-25,2	
Latvia	27	25	22,7	58	43	34,9	
Lithuania	0	0	0,0	0	0	0,0	
Luxembourg	383	271	3,2	774	699	10,7	
Malta	47	104	-55,6	114	212	-45,9	
Netherlands	4.100	4.249	-0,7	9.256	8.231	11,2	
Poland	1.298	1.026	29,5	2.355	1.827	27,9	
Portugal	2.547	1.752	43,4	4.733	3.327	41,6	
Romania	0	0	0,0	0	0	0,0	
Slovakia	167	142	17,6	429	284	49,0	
Slovenia	104	70	48,6	223	176	27,4	
Spain	2.563	4.813	-15,4	5.141	8.921	-13,7	
Sweden	4.192	3.842	6,9	8.564	7.266	17,9	
EUROPEAN UNION	64.351	57.651	11,6	130.942	111.534	17,4	
Iceland	96	182	-47,3	186	311	-36,7	
Norway	340	520	-71,7	241	392	-38,7	
Switzerland	1.638	1.532	8,4	3.230	3.021	6,3	
EFTA	1.922	2.234	-13,7	3.657	4.067	-10,1	
United Kingdom	6.098	4.723	29,1	18.047	13.422	34,4	
EU + EFTA + UK	72.376	64.608	12,0	152.641	129.433	17,9	
EU14	61.508	55.234	11,4	125.449	106.968	17,3	
EU13	2.848	2.417	17,6	5.493	4.568	20,1	
EU14 + EFTA + UK	69.323	62.191	11,9	140.146	124.062	13,0	

SOURCE: ACEA + ASSOCIAZIONI NAZIONALI DEI PRODUTTORI DI AUTOMOBILI

¹ Include i veicoli ibridi plug-in (PHEV)

Una buona **ARIA**



Conto alla rovescia per il Transpotec Logitec e grande attesa per l'Aftermarket Village. Vi aspettiamo a Rho Fiera (MI) dall'8 all'11 maggio

L'anno nuovo è arrivato ormai e pare abbia bene ingranato. Certo difficoltà e interrogativi non mancano, ma nella filiera truck si respira una buona aria. Da un lato c'è l'effetto 2023, anno record sia per l'immatricolato di veicoli nuovi e per la vendita dell'usato, sia per l'aftermarket che non è stato a guardare, come certifica il Barometro Aftermarket Truck Anfia, che ha registrato l'anno passato i fatturati trimestrali più alti nei cinque anni di analisi. Dall'altro l'inizio del 2024 è segnato dalla crescita, eccezion fatta per i veicoli trainati, già maglia nera nel 2023 e che almeno per il primo semestre di quest'anno non vedranno la luce, parola di Unrae. Questo nonostante il parco circolante sia addirittura più anziano di quello delle motrici e quindi meno performante e sicuro, il che rende vitale la manutenzione costante e corretta dei rimorchi e semirimorchi. Capiremo meglio i trend a maggio al Transpotec Logitec, di cui ormai è partito il conto alla rovescia. La manifestazione di Fieramilano - 8-11 maggio, Rho (MI) - che punta a bissare e superare il successo della prima edizione in terra meneghina ha già fatto il pieno di costruttori di mezzi pesanti, per la prima volta presenti tutti insieme in fiera. Grande attesa per l'Aftermarket Village, ormai consolidato punto d'incontro e di business per tutto il settore, e per il Logistic Village, che quest'anno coinciderà con i 75 anni della FIAP (Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali) che lo organizza. Questo sarà anche l'anno del Bilancio di Sostenibilità con tutto quello che ne consegue, tra cui un utilizzo sempre più massiccio della telematica anche nel trasporto merci su gomma per sapere tutto, ma proprio tutto, dei mezzi e dello stile di guida degli autisti e ridurre consumi e impronta carbonica. Un ruolo importante l'avrà poi l'AI (Artificial Intelligence) generativa, che consentirà ai gestori delle flotte di sfruttare gli approfondimenti analitici generati dall'elaborazione dei dati per intraprendere azioni ancora più informate e immediate.

Francesco Oriolo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL MERCATO CHIEDE CERTEZZE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MERCATO

Alta contrazione di dicembre 2023 fa seguito la ripresa del primo bimestre 2024: trainati a parte tutti i segmenti sono in crescita, ma occorre fermare l'altalena degli incentivi a favore di un piano strutturale di rinnovamento del circolante

di Miriam Sala

L'anno 2024 si apre per il mercato dei veicoli industriali in sostanziale crescita, ad eccezione dei veicoli trainati che ancora risentono di un calo di volumi rispetto ad un 2023 di forte sofferenza. "Il primo bimestre ha restituito un valore delle immatricolazioni di autocarri in ripresa rispetto alla contrazione registrata nel mese di dicembre, nel segno di un andamento fortemente altalenante causato dall'assenza di una più volte richiamata pianificazione strutturale per il rinnovo del parco circolante", ha commentato Luca Sra, Delegato Anfia per il trasporto merci. A seguito della pubblicazione del decreto direttoriale attuativo delle risorse già stanziato allo scopo per il 2023, si auspica faccia seguito nella seconda metà dell'anno anche l'impiego dei fondi già previsti per il 2024. Tali misure risultano insufficienti rispetto alla domanda di mercato, come testimoniato anche dal rapido esaurimento delle risorse della finestra di gennaio del fondo cosiddetto 'Elevata sostenibilità'. L'attuale frammentazione delle misure va superata in favore dell'istituzione di un fondo pluriennale che, mediante il riconoscimento del contributo che tutte le tecno-

logie veicolari possono dare per la decarbonizzazione del settore a partire dai veicoli di ultima generazione a gas naturale (compreso o liquefatto) e a diesel, pienamente compatibili con i biocarburanti e quindi in grado di valorizzare la filiera italiana del biometano e dell'HVO, sia caratterizzato da tempistiche di lungo respiro e da stanziamenti certi e adeguati. Per ciò che concerne nello specifico i veicoli a zero emissioni, inoltre, si invita al riconoscimento del ruolo che la fattispecie del noleggio a lungo termine può avere come ulteriore driver di diffusione delle nuove tecnologie in questo comparto, specularmente a quanto ci si aspetta per il segmento dei veicoli commerciali leggeri con la riforma del cosiddetto Ecobonus, del cui decreto si auspica la tempestiva pubblicazione. In ultimo, nelle more della definizione della normativa attuativa della riformulazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza si ribadisce l'importanza di ripristinare la misura del credito d'imposta sugli acquisti di beni strumentali tradizionali, premiando le tecnologie ecologicamente sostenibili come già riconosciute anche dalla Nuova Sabatini Green.

13

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Part
TRUCK

MERCATO



LA CONGIUNTURA INTERNAZIONALE

Nuovi elementi di squilibrio nel contesto economico globale si sono susseguiti tra l'autunno del 2023 e l'inizio del 2024. Il conflitto tra Israele e Hamas genera tensioni in tutta l'area mediorientale e incertezza elevata per tutte le economie. Gli attacchi alle navi mercantili nel Mar Rosso hanno ridotto il traffico merci sul Canale di Suez e stanno generando aumenti nei costi dei trasporti in arrivo dall'Asia. Le forti tensioni nella regione mediorientale non hanno finora inciso sui prezzi delle materie prime energetiche, tuttavia i nuovi fattori di rischio pesano sulle prospettive di allentamento della politica monetaria per quest'anno.

14

Le politiche monetarie aggressive di contrasto all'inflazione del 2023 hanno ottenuto rilevanti risultati, favoriti anche dal rientro delle quotazioni delle materie prime. Al deciso calo sia nell'Area Euro (al 2,6% in febbraio) sia negli Stati Uniti (al 3,4% in dicembre) si affianca però la maggiore vischiosità dell'inflazione di fondo. Le aspettative sull'inflazione appaiono relativamente stabili, nell'intervallo compreso tra il 2 e il 2,5%. Il rientro dell'inflazione e le attese di riduzione dei tassi di riferimento nell'area dell'euro hanno favorito il calo dei rendimenti sui titoli decennali. Per il debito sovrano emesso dall'Italia vi è stato un lieve recupero della fiducia, per cui si è ridotto anche lo spread tra i rendimenti dei BTP e dei Bund.

LA SITUAZIONE IN EUROPA

Nel quarto trimestre del 2023,

LCV

ITALIA - LCV CON PTT ≤3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 29/2/2024 - ELABORAZIONI PER DATA TARGA

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	17.879	13.191	35,5
Febbraio	17.955	14.743	21,8
Marzo		18.976	-
Aprile		13.563	-
Maggio		17.274	-
Giugno		16.942	-
Luglio		16.407	-
Agosto		10.896	-
Settembre		17.564	-
Ottobre		19.415	-
Novembre		19.108	-
Dicembre		17.539	-
Totale	35.834	195.618	-81,7
Gen-Feb	35.834	27.934	28,3

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut.Min. DO7161/H4)

il PIL destagionalizzato è rimasto stabile sia nell'Eurozona che nell'UE rispetto al trimestre precedente secondo le stime pubblicate da Eurostat lo scorso 8 marzo. Nel terzo trimestre del 2023, il PIL era diminuito dello 0,1% nell'area dell'euro ed era rimasto stabile nell'UE. Rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente, nel quarto trimestre del 2023 il PIL destagionalizzato è aumentato dello 0,1% nell'Eurozona e dello 0,2% nell'UE dopo il + 0,1% in entrambe le zone nel trimestre precedente. Per l'intero anno 2023, il PIL è aumentato dello 0,4% sia nell'area dell'euro che nell'UE, dopo il + 3,4% in entrambe le zone nel 2022. Nel quarto trimestre del 2023 il numero degli occupati è aumentato dello 0,3% nell'a-

rea dell'euro e dello 0,2% nell'UE rispetto al trimestre precedente. Nel terzo trimestre del 2023 l'occupazione era aumentata dello 0,2% in entrambe le zone. Rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente, nel quarto trimestre del 2023 l'occupazione è aumentata dell'1,2% nell'area dell'euro e dell'1,0% nell'UE, dopo il +1,4% nell'area dell'euro e il +1,2% nell'UE nel terzo trimestre del 2023. Per l'intero anno 2023, il numero di persone occupate è aumentato dell'1,4% nell'area dell'euro e dell'1,2% nell'UE, dopo rispettivamente +2,3% e +2,0% nel 2022. Sulla base dei dati destagionalizzati, Eurostat stima che nel quarto trimestre del 2023 nell'UE fossero impiegate 217,1 milioni di persone, di cui 169,3 milioni nell'area



AUTOCARRI

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOCARRI CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 29/2/2024 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

MESI	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	2.934	2.560	14,6
Febbraio	2.285	2.181	4,8
Marzo		2.621	-
Aprile		1.975	-
Maggio		2.946	-
Giugno		2.763	-
Luglio		2.777	-
Agosto		2.540	-
Settembre		1.598	-
Ottobre		2.220	-
Novembre		2.587	-
Dicembre		1.846	-
Totale	5.219	28.614	-81,8
Gen-Feb	5.219	4.741	10,1

Area geografica	Gen-Feb 2024	Gen-Feb 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	1.489	1.365	9,1
Nord Est	1.432	1.250	14,6
Centro	790	773	2,2
Sud-Isole	1.508	1.353	11,5
Totale	5.219	4.741	10,1

Classi di peso (kg)	Gen-Feb 2024	Gen-Feb 2023	Var. % 24/23
3.501 - 5.000	76	28	171,4
5.001 - 8.000	435	324	34,3
8.001 - 12.500	213	178	19,7
12.501 - 16.000	165	140	17,9
>16.000	4.330	4.071	6,4
Totale	5.219	4.741	10,1

Tipologia	Gen-Feb 2024	Gen-Feb 2023	Var. % 24/23
Traattori	2.825	2.748	2,8
Cabinati	2.394	1.993	20,1
Totale	5.219	4.741	10,1

Destinazione	Gen-Feb 2024	Gen-Feb 2023	Var. % 24/23
Cantiere	524	434	20,7
Stradali	4.695	4.307	9,0
Totale	5.219	4.741	10,1

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut.Min. DO7161/H4)

dell'euro. Secondo una stima rapida dell'Eurostat, l'ufficio statistico dell'Unione Europea, l'inflazione annua dell'Area Euro dovrebbe attestarsi al 2,6% a febbraio 2024, in calo rispetto al 2,8% di gennaio. Considerando le principali componenti dell'inflazione dell'Area Euro si prevede che alimentari, alcol e tabacco registreranno il tasso annuo più elevato a febbraio (4,0% rispetto al 5,6% di gennaio), seguiti dai servizi (3,9% rispetto al 4,0% di gennaio), beni industriali non energetici (1,6% rispetto al 2,0% di gennaio) ed energia (-3,7% rispetto al -6,1% di gennaio). Secondo le ultime stime di Eurostat, a dicembre 2023 la produzione industriale corretta per gli effetti di calendario cresce del 2,6% sia nell'Area Euro che nell'intera Unione Europea,

su base congiunturale. A novembre la crescita era stata dello 0,4% nell'Area Euro e dello 0,5% nell'UE. Su base tendenziale, rispetto al dicembre 2022, la produzione industriale registra una crescita dell'1,2% in entrambe le aree. Rispetto al mese precedente, la produzione industriale a dicembre 2023 nell'area dell'euro è cresciuta del 20,5% per i beni strumentali, dello 0,5% per i beni di consumo durevoli, dello 0,3% per l'energia e dello 0,2% per i beni di consumo non durevoli, mentre risulta in calo per i beni intermedi (-1,2%). Nell'UE, la produzione industriale è in aumento del 18% per i beni strumentali, dello 0,6% per i beni di consumo non durevoli, dello 0,4% sia per i beni di consumo durevoli che per l'energia, mentre i beni

intermedi calano dello 0,7%. Tra gli Stati membri per i quali sono disponibili i dati, gli aumenti più elevati sono stati osservati in Irlanda (+23,5%), Olanda (+6,6%) e Danimarca (+5,6%). Le diminuzioni mensili più marcate sono state registrate in Slovenia (-7,4%), Croazia (-4,3%) e Finlandia (-2,7%). La produzione industriale nell'Area Euro, rispetto a dicembre 2022, risulta in crescita per i soli beni strumentali (+9,4%). Risultano in calo invece l'energia (-1,7%), i beni intermedi (-3,6%), i beni di consumo non durevoli (-3,7%) e i beni di consumo durevoli (-5,4%). Nell'UE la produzione industriale è in aumento dell'8,6% per i beni strumentali. In flessione dell'1,3% l'energia, dell'1,7% i beni di consumo non durevoli, del 4% i beni intermedi e

MERCATO



AUTOBUS

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOBUS CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 29/2/2024 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	564	404	39,6
Febbraio	496	415	19,5
Marzo		504	-
Aprile		308	-
Maggio		339	-
Giugno		386	-
Luglio		489	-
Agosto		457	-
Settembre		596	-
Ottobre		442	-
Novembre		451	-
Dicembre		328	-
Totale	1.060	5.119	-79,3
Gen-Feb	1.060	819	29,4

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut.Min. DD7161/H4)

Area geografica	Gen-Feb 2024	Gen-Feb 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	2016	290	-24,1
Nord Est	129	146	-11,6
Centro	257	82	213,4
Sud-Isole	454	301	50,8
Totale	1.060	819	29,4

Segmento Anfia	Gen-Feb 2024	Gen-Feb 2023	Var. % 24/23
Autobus/Midibus urbani	255	218	17,0
Autobus/Midibus interurbani	460	363	26,7
Autobus/Midibus turistici	145	67	116,4
Minibus	118	60	96,7
Scolabus	82	111	-26,1
Totale	1.060	819	29,4

del 6,4% i beni di consumo durevoli. Tra gli Stati membri per i quali sono disponibili dati, gli aumenti più elevati sono stati osservati in Irlanda (+44,7%), Danimarca (+6,7%) e Malta (+5%). Le diminuzioni annuali più significative sono state registrate in Slovenia (-10,2%), Ungheria (-8,7%) e Bulgaria (-6,9%). La produzione industriale del solo settore automotive risulta in crescita, su base congiunturale, del 2,5% nell'Unione a 27 Stati e dell'1,8% nell'area dell'euro. Rispetto a dicembre 2022, si registrano incrementi del 2,7% nell'UE e dell'1,2% nell'Area Euro.

LA CONGIUNTURA ITALIANA

Secondo le stime Istat, a novembre l'indice della produzione industriale ha registrato un'ulteriore flessione (-1,5% rispetto a ottobre), più consistente di quella del

mese precedente (-0,2%). Il calo è stato diffuso a tutti i principali raggruppamenti di industrie: la produzione dei beni energetici ha segnato la diminuzione più marcata (-4,0%), seguita da quella dei beni di consumo e dei beni intermedi (-1,8%). Il calo del settore dei beni strumentali (-0,2% la variazione rispetto a ottobre) è stato più contenuto. A livello trimestrale, la componente dei beni strumentali ha mostrato comunque un aumento nel periodo agosto-novembre (+0,3% rispetto ai tre mesi precedenti), a differenza di quella dei beni intermedi e di consumo che sono diminuiti (rispettivamente -0,9% e -2,3%). Nello stesso trimestre, l'indice generale ha registrato una flessione congiunturale (-0,8%). Nel terzo trimestre, gli investimenti fissi lordi delle società

non finanziarie hanno segnato un ulteriore calo congiunturale (-1,1%) simile a quanto registrato nei tre mesi precedenti (-1,3%). Il tasso di investimento è diminuito per la quarta volta consecutiva (-0,4%), attestandosi al 22,2% a seguito dell'aumento del valore aggiunto (+0,7%). Nello stesso trimestre, la quota di profitto ha mostrato la terza flessione consecutiva anche se di minore intensità rispetto alle precedenti. Secondo i dati Istat, a dicembre 2023 l'indice della produzione industriale è in calo del 2,1% rispetto a dicembre 2022, mentre incrementa dell'1,1% rispetto a novembre 2023. L'indice della produzione per il solo settore automotive è anch'esso in calo, nello specifico dell'8,8% rispetto a dicembre 2022, e cala del 2,2% anche rispetto al mese precedente.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MERCATO



RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

ITALIA - IMMATRICOLATO R&S CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVO AGGIORNATO AL 29/2/2024 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	1.189	1.344	-11,5
Febbraio	962	1.320	-27,7
Marzo		1.708	-
Aprile		1.132	-
Maggio		1.470	-
Giugno		1.372	-
Luglio		1.343	-
Agosto		952	-
Settembre		1.321	-
Ottobre		1.258	-
Novembre		1.431	-
Dicembre		867	-
Totale	2.151	15.528	-86,1
Gen-Feb	2.151	2.674	-19,6

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut.Min. DO7161/H4)

Area geografica	Gen-Feb 2024	Gen-Feb 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	477	816	-41,5
Nord Est	516	692	-25,4
Centro	380	408	-6,9
Sud-Isole	778	758	2,6
Totale	2.151	2.674	-19,6

Tipologia	Gen-Feb 2024	Gen-Feb 2023	Var. % 24/23
Rimorchi	222	195	13,8
Semirimorchi	1.929	2.479	-22,2
Totale	2.151	2.674	-19,6

Provenienza	Gen-Feb 2024	Gen-Feb 2023	Var. % 24/23
Marche nazionali	986	1.078	-8,5
Marche estere	1.165	1.596	-27,0
Totale	2.151	2.674	-19,6

18 te. Nell'anno 2023 l'indice della produzione industriale, nel suo complesso, registra un calo (-2,5%). In controtendenza, nello stesso periodo, il settore automotive registra un incremento del 6,1%. A dicembre 2023 i singoli comparti del settore automotive mostrano le seguenti variazioni tendenziali:

- l'indice della produzione di auto (cod. Ateco 29.1) è in calo dell'11,1% nel mese, ma incrementa del 16,7% nel cumulato del 2023;
- l'indice della produzione di carrozzerie R&S (cod. Ateco 29.2) aumenta del 34,5% nel mese e del 9,5% nel cumulato del 2023;
- l'indice della produzione di parti e accessori per auto (cod. Ateco 29.3) risulta in calo del 10,1% nel mese e del 3,6% nel cumulato del 2023. Per quanto riguarda la produzione rilevata da Anfia, il totale delle auto prodotte nell'intero 2023 ammonta a 541mila unità

di volume, crescendo del 14,5% rispetto al totale del 2022. Se nel mese di giugno si era registrato un incremento del 92,1% (il più alto nel 2023) rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a dicembre invece la produzione si è contratta del 32,2% (il maggiore decremento dell'anno) rispetto a 12 mesi prima. Il totale degli autoveicoli prodotti nel 2023, invece, è di circa 880mila unità, il 10,5% in più dell'ammontare totale della produzione di veicoli del 2022, in recupero, ma siamo ancora lontani dai volumi che superavano il milione di unità nel 2017.

DOMANDA DI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

Veicoli commerciali <3.500 kg ptt
Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il 2023 a +22,5%, con 196mila volumi immatricolati

a fronte dei 160mila del 2022. Il primo bimestre mostra di nuovo segnali di crescita, con +35,5% a gennaio e +21,8% a febbraio. Nel cumulato del periodo sono 35.834 i veicoli commerciali immatricolati nel nostro Paese, +28,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, quando i volumi non raggiungevano le 28.000 unità.

Autocarri >3.500 kg ptt

Anche gli autocarri pesanti hanno chiuso il 2023 in crescita, a 28.587 unità, contro le 25.700 circa del 2022. In percentuale, i volumi immatricolati registrano una variazione positiva dell'11,3%. I primi due mesi del 2024 registrano una crescita tendenziale rispettivamente del 14,6% e del 4,8%, mentre nel cumulato sono state immatricolate 5.219 unità, il 10,1% in più del primo bimestre del 2023. Nel periodo considerato crescono

MERCATO

tutte le aree. A registrare la crescita più rilevante è il Nord Est con +14,6%, seguito dal Sud (Isole incluse) con una variazione positiva dell'11,5%. Il Nord Ovest vede crescere il proprio mercato del 9,1%, mentre il Centro presenta volumi di poco superiori a quelli del primo bimestre 2023: +2,2% e 790 unità). Per distribuzione, sono due le aree che hanno registrato più immatricolazioni: il Sud con le Isole e il Nord Ovest, rispettivamente con 28,9% e 28,5%. Seguono il Nord Est (27,4%) e il Centro con il 15,1%. Nell'analisi per classi di peso gli autocarri sopra le 16 tonnellate, che costituiscono l'83% del mercato, registrando una crescita del 6,4% rispetto al 2023. In crescita anche tutte le altre classi, in particolare il segmento compreso tra i 3.501 e i 5.000 chilogrammi che arriva quasi a triplicare i propri volumi (+171,4%). Per destinazione gli autocarri stradali, con quasi 4.700 libretti di circolazione emessi, costituiscono il 90% del mercato totale ed accrescono i propri volumi del 9% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. I mezzi destinati ai cantieri, che hanno una quota del 10%, registrano invece una crescita pari al 20,7%. Più equilibrata la distribuzione tra autocarri rigidi (45,9%) e trattori stradali (54,1%), con volumi rispettivamente in aumento del 20,1% e del 3,8%, rispetto al periodo gennaio-febbraio 2023.

Rimorchi/semirimorchi >3.500 kg ptt

Il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg, che aveva chiuso positivamente sia il 2022 (+11% sul 2021) che il 2021 (+32,4% sul 2020), ha registrato una flessione nel 2023. Con 15.536 rimorchi e semirimorchi immatricolati, il comparto risultava



in calo del 7,9%. Le prospettive per il nuovo anno non sono differenti: gennaio ha chiuso a -11,5% sullo stesso mese del 2023, mentre febbraio a -27,7%. Nel cumulato dei due mesi sono stati emessi 2.151 libretti di circolazione contro i 2.674 del primo bimestre del 2023, in calo complessivamente del 19,6%. In calo le immatricolazioni di Centro (-6,9%), Nord Est (-25,4%) e Nord Ovest (-41,5%). In crescita, seppure lieve, solo il Sud (+2,6%). I mercati che hanno una maggiore rilevanza sono il Sud, con una quota di mercato pari al 36,2%, il Nord Est con il 24% e il Nord Ovest con il 17,7%. Le marche estere (con il 54,2% del mercato) registrano una contrazione pari al 27% nel cumulato da inizio anno, mentre le marche nazionali (il rimanente 45,8%) segnano un -8,5%. Il mercato si compone per l'89,7% di semirimorchi (1.929 unità) e per il 10,3% di rimorchi (222 unità immatricolate da inizio anno).

Autobus >3.500 kg ptt

Il mercato degli autobus che risulta da anni estremamente altalenante ha chiuso il 2023 a 5.119 unità, in crescita del 56,2% sul 2022. Nel primo bimestre 2024 il comparto, che continua a beneficiare dei fondi per

il trasporto pubblico, cresce ancora e registra +39,6% nel mese di gennaio e +19,5% nel mese di febbraio. Nel periodo considerato sono stati immatricolati 1.060 autobus, il 28,4% in più rispetto a gennaio-febbraio 2023. Dal punto di vista dell'area geografica, risultano in crescita il Centro (+213,4%) ed il Sud (+50,8%). In calo le regioni del Nord Est (-11,6%) e del Nord Ovest (-24,1%). La distribuzione degli autobus immatricolati vede il Sud con la quota di mercato più alta (42,8%), seguito dal Centro (24,2%) e dal Nord Ovest (20,8%). Fanalino di coda il Nord Est con il 12,2% del mercato dei primi due mesi del 2024. Per destinazione d'uso, risultano in crescita tutti i segmenti al di fuori degli scuolabus (-26,1%). Gli autobus turistici e i minibus sono i segmenti che crescono maggiormente, con volumi in crescita rispettivamente del 116,4% e del 96,7%. Rappresentano però i segmenti con la quota di mercato più bassa dall'inizio dell'anno: i turistici costituiscono il 13,7% del mercato totale, mentre i minibus l'11,1%. Anche gli interurbani e gli urbani registrano una crescita, sebbene in rallentamento rispetto allo scorso anno: i primi crescono del 26,7% e i secondi del 17%.



Nel 2023 risultati record per tutte le macrofamiglie analizzate dal Barometro Aftermarket Truck

di Francesco Oriolo

L'AFTERMARKET TRUCK VOLA

22

Lo scorso 5 febbraio la sezione Aftermarket di Anfia, in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum, ha comunicato i dati del Barometro Aftermarket Truck relativi al 2023 che anche in questo settore ha fatto registrare un anno record, con un fatturato incrementato rispettivamente del 16% verso il 2022, del 19% sul 2021 e del 44% rispetto al 2020. Analizzando più nello specifico va evidenziato che tutti e quattro i trimestri del 2023 hanno registrato i fatturati trimestrali più alti dei cinque anni di analisi.

MOTORE E TRASMISSIONE

Si tratta della macrofamiglia che ha fatto registrare le migliori performance di fatturato degli ultimi quattro anni, superando quelle già ottime del 2022. Il fatturato cumulato del 2023 è stato caratterizzato, infatti, da un +56% rispetto al 2020, un +25% rispetto al

2021 e un +13% rispetto al 2022. In particolare, osservando il dettaglio trimestrale rispetto all'anno precedente, nel primo trimestre vi è stato un incremento significativo del 17%, seguito da un secondo trimestre in leggera contrazione (-1%) poi abbondantemente recuperata durante il terzo trimestre, in aumento del 32% rispetto a quanto registrato nello stesso periodo dell'anno precedente. Infine, il quarto trimestre ha visto una crescita del 7%, consolidando così la tendenza positiva dell'anno nonostante una decrescita rispetto al picco del periodo luglio-settembre 2023.

SOPRATELAIO

Anche la macrofamiglia Sopratelaio ha registrato nel 2023 una variazione percentuale del fatturato cumulato positiva rispetto al 2022 (+34%), al 2021 (+14%) e al 2020 (+25%), evidenziando quindi la migliore prestazione

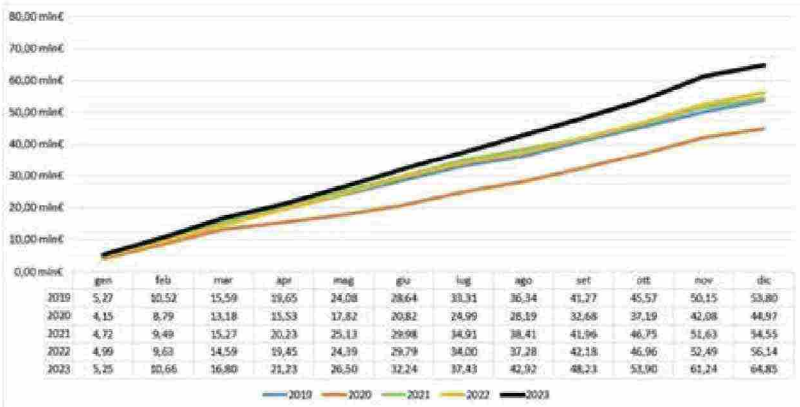
degli ultimi quattro anni. Nel dettaglio delle variazioni trimestrali rispetto all'anno precedente, l'anno è iniziato con una variazione positiva del 14% seguita, anche per questa macrofamiglia, da una contrazione nel secondo semestre (-1%), per poi proseguire l'anno in crescita e registrare un +35% nel terzo trimestre e addirittura un +89% nell'ultimo periodo dell'anno.

SOTTOTELAIO

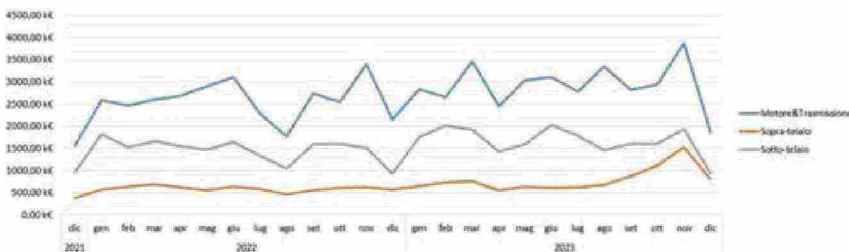
Infine, anche per quanto riguarda la macrofamiglia Sottotelaio, il fatturato cumulato del 2023 ha registrato i valori più alti dell'ultimo quadriennio: +13% rispetto al 2022, +12% rispetto al 2021 e +36% rispetto al 2020. Con riferimento alle variazioni percentuali trimestrali sull'anno precedente l'andamento è stato sempre positivo, seppure con lievi oscillazioni (+13% nel primo trimestre, +8% nel secondo, +22% nel terzo e +11% nel quarto).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

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



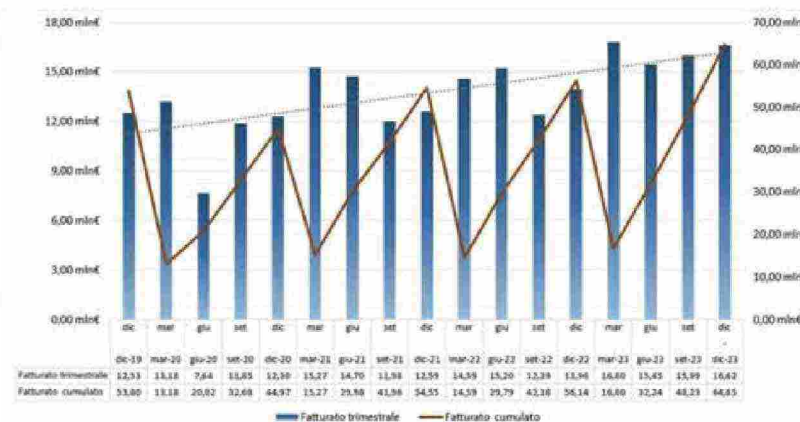
Andamento del fatturato delle macro-famiglie su base mensile (2019 - 2023)



Barometro Aftermarket Truck ANFIA 2023

Macro-Famiglie Prodotto	Motore&Trasmissione	Sopra-Telaio	Sotto-Telaio
Variazione % Fatturato 2023/2022	13%	34%	13%
Variazione % Fatturato 2023/2021	25%	14%	12%
Variazione % Fatturato 2023/2020	56%	25%	36%
Mercato Totale	16%	19%	44%

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



MERCATO

IL BAROMETRO AFTERMARKET TRUCK 2023 DISEGNA NUOVI SCENARI

Che si tratti di un anno di risultati record lo dicono i numeri, ma la frase che più colpisce nel commento ai dati del Barometro Aftermarket Truck 2023 è questa: "Tutti e quattro i trimestri del 2023 hanno riscritto gli standard di performance", la fotografia di una situazione che configura nuovi scenari per questo importante settore dell'ecosistema truck. L'opinione in proposito di Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di Anfia Aftermarket, e Andrea Pizzi, componente del Gruppo di lavoro Truck & Bus di Anfia Aftermarket e grande esperto del settore.

Il Barometro sottolinea l'eccezionalità dell'annata 2023, ma a cosa è dovuta questa accelerazione? Quale peso hanno avuto il prodotto, l'inflazione, lo stock e quanto invece è ascrivibile alla domanda?

Per Alessio Sitran, "è stata sì un'accelerazione, ma soprattutto la conferma della capacità delle aziende di componentistica di avere saputo intraprendere un periodo di crescita solida dopo lo shock pandemico. Ha comunque influito in modo importante la forte spinta dei componenti di elettronica, che più a lungo di altri avevano sofferto della coda lunga dello shock pandemico (crisi dei semiconduttori e crisi dei modelli passati di Supply Chain su tutti) e che invece nell'ultimo quarto del 2023 hanno corso in modo sostenuto. Relativamente alle componenti di questo anno record, la risposta considera diversi angoli di visione. Sicuramente c'è stato un

23

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MERCATO

24

effetto di lift dei prezzi, in aumento per le pressioni inflazionistiche legate ai maggiori costi delle materie prime. Le aziende hanno però saputo mettere a frutto gli investimenti di questi ultimi tre anni, successivi allo shock pandemico; questi investimenti hanno accompagnato la trasformazione da prodotto a prodotto-servizio, valorizzando la domanda del componente fisico per questa sua nuova attribuzione di essere integrato da un modello di business che vede nell'erogazione del servizio, basato sul prodotto, un elemento chiave. C'è stata anche la capacità di introdurre politiche di gestione degli stock più funzionali a una domanda comunque mai venuta veramente meno, anche perché non va dimenticato che il parco circolante rimane con un'anzianità media molto elevata e questo favorisce una domanda di componentistica sostenuta". Andrea Pizzi aggiunge che "la crisi nel flusso delle merci provenienti dal Sud-Est asiatico ha continuato ad agevolare i marchi premium maggiormente pronti a rispondere alla carenza di materiale, anche introducendo nuove gamme".

Il sistema distributivo ricambi truck sta cambiando pelle, con più logistica e più filiali sul territorio: è una causa o un effetto di questo risultato eccezionale?

"Il mercato cresce, è sano e questo sostiene investimenti di filiera logistica che a loro volta sostengono il trend di crescita. Il rapporto è quindi bidirezionale - ricorda Sitran - Occorrerà valutare nel medio periodo quanto però questo percorso di ampliamento di filiale possa continuare

e, se sì, con quali eventuali logiche organizzative e aggregative".

Condivide la necessità di essere attenti allo sviluppo del settore Andrea Pizzi, che aggiunge: "Lo sviluppo del sistema distributivo non solo dimensionale ma anche qualitativo sarà fortemente influenzato dalla capacità riparativa di officine e flotte a riconoscere sia il vantaggio di queste logistiche di prossimità, della loro capacità di vendere servizi, ma anche di cogliere maggiormente il valore insito nei nuovi prodotti non dando per scontato che per riparare nuovi veicoli e non solo quelli datati occorrono maestranze e sempre più qualificate per ogni tipo di operazione. Questo fattore critico di successo potrebbe influenzare la crescita".

A proposito di "volontà strategica di investire in sostenibilità competitiva e innovazione dei propri prodotti", questo significa che c'è un cambio di passo spontaneo o indotto dalla maggiore attenzione all'ambiente?

Per Sitran si tratta "di un cambio di passo endogeno alle politiche di sviluppo delle aziende. La sostenibilità competitiva intercetta sì le tradizionali forme di sostenibilità, ma ne fa sintesi dove l'attenzione è posta sulla qualità del prodotto e del servizio che eventualmente lo accompagna, che consente margini operativi migliori e che a loro volta si traduce in investimenti in R&D, competenze, processi che poi possono avere effetti positivi anche sulle più note forme di sostenibilità. La sostenibilità ambientale o, in modo più ampio, i temi ESG ancora rimangono poco noti e non sono tali, almeno al momento, da spingere in modo autonomo decisioni

di investimento". Pragmatico, come nel suo stile, Pizzi: "Le innovazioni scaturite dalla necessità di rendere la gestione dei mezzi più ergonomica e quindi meno impattante ha già di suo contribuito ad aumentare i costi dei componenti e delle tecnologie utilizzate, e questo è auspicabile che possa determinare una crescita del valore anche nel mercato di sostituzione, che sia spontaneo o necessario poco importa".

A vostro parere questa tendenza è destinata a consolidarsi in futuro?

"A mio parere sì, anche perché i cambiamenti che si osservano sul fronte produttivo del primo impianto hanno una coda lunga nel settore dell'aftermarket, con un 'ritardo' che può consentire di consolidare gli investimenti fatti in questi ultimi anni - afferma Sitran - Non va dimenticato poi che qui guardiamo all'aftermarket dei veicoli industriali, mondo ben diverso da quello dell'autovettura, con dinamiche proprie e diverse". "Pur tuttavia le migliori performance energetiche dei componenti e i minori tassi di sostituzione che si prospettano in un'ottica di minore consumo imposto dalle normative, dovranno porre una sempre maggiore attenzione da parte di componentisti e distributori nell'effettuare vendite di valore, per compensare la minore rotazione e reperibilità dei componenti vecchi e nuovi, che si accompagnano alla necessità di avere a stock sempre nuovi codici ed un'ampia disponibilità di magazzino, per servire in modo puntuale le officine che riparano e le flotte che necessitano di una disponibilità rapida dei mezzi", è l'opinione di Andrea Pizzi.

TRANSPOTEC LOGITEC 2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Iniziato il conto alla ROVESCIA

La nostra intervista al Direttore di Transpotec Logitec, Paolo Pizzocaro

di Francesco Oriolo

È ormai iniziato il conto alla rovescia per quello che si annuncia come l'appuntamento con la A maiuscola del mondo del trasporto su gomma di merci e persone italiano nel 2024. Stiamo parlando chiaramente del Transpotec Logitec alla sua seconda edizione nella sede della Fiera di Milano, Rho, che si terrà

dall'8 all'11 maggio prossimi in contemporanea a NME-Next Mobility Exhibition, evento dedicato a mezzi, soluzioni, politiche e tecnologie per un sistema di mobilità collettiva sostenibile. Per conoscere in anteprima tutte le novità di questa edizione abbiamo intervistato Paolo Pizzocaro, Direttore del Transpotec Logitec.

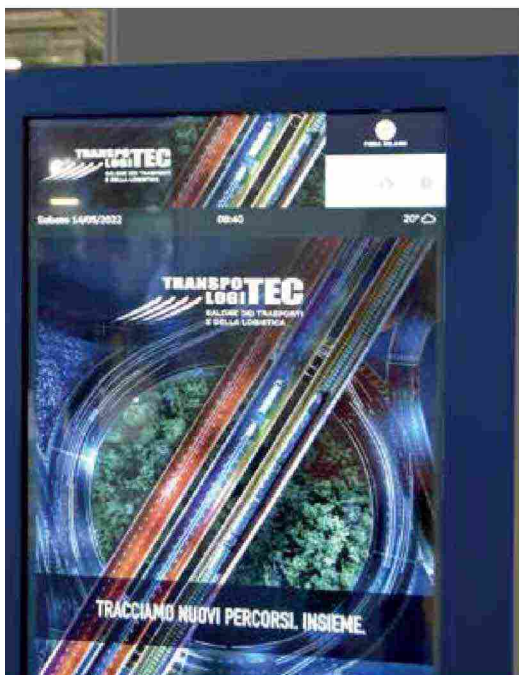
Direttore, come si svolgerà il Transpotec Logitec 2024 e quali saranno le principali novità?

“Sarà un'edizione estremamente articolata e ricca di novità. Confermiamo il format, ampiamente apprezzato dal mercato, che integra parte espositiva, focus verticali, aree esterne e formazione, ma sin d'ora posso anticiparvi alcune importanti novità. Prima di tutto, l'alta rappresentatività dell'offerta: abbiamo 4 padiglioni, quindi uno in più della scorsa edizione, e soprattutto avremo tutte le 'otto sorelle', dunque tutti i costruttori di mezzi pesanti europei che per la prima volta saranno tutti insieme in fiera. L'offerta sarà ricca in tutti i comparti: sul fronte dei mezzi ci sarà anche la proposta di diversi veicoli commerciali e ritorneranno in forza i rimorchi

e i semirimorchi. Si parlerà molto di digitalizzazione, che entra sui camion e nelle aziende per agevolare il processo di rinnovamento del settore e come agevolatore della transizione energetica. Riguardo ai focus verticali ritroverete due iniziative importanti, l'Aftermarket Village e il Logistic Village, ma quest'anno c'è una novità che si concentra sull'ultimo miglio che, nell'era dell'e-commerce, rappresenta una nuova e ulteriore sfida”.

Quale valenza deve avere oggi un Salone del veicolo industriale per chi espone e per chi lo visita?

“Il mercato è completamente cambiato: per raggiungere obiettivi ambiziosi, che si parli di sostenibilità economica del servizio o della riduzione delle emissioni, bisogna avere un approccio ad ampio raggio, che vada oltre il guardare al singolo mezzo o servizio. Lo vediamo anche nella proposta delle Case, che sono attrezzate per rimanere al fianco dell'acquirente, supportandolo nella gestione nel tempo del mezzo e nell'acquisto di servizi su misura. Transpotec Logitec continua a offrire, naturalmente, a tutti gli attori del comparto un'opportunità di business e networking, ma in quei quattro giorni ci si potrà anche incontrare, scambiare esperienze, avviare un confronto costruttivo tra aziende, istituzioni e committenza. La fiera evolve negli anni, ma conferma



TRANSPOTEC LOGITEC 2024

la sua unicità: nessun altro strumento consente di fare ritrovare, in uno spazio e in un tempo definiti, tutti coloro che fanno il mercato”.

Nella scorsa edizione avete fortemente sottolineato l'importanza della formazione: e nel 2024?

“Rinnoviamo anche per questa edizione l'impegno a supporto della formazione continua, proponendo un palinsesto che alternerà momenti di scenario e analisi del mercato, seminari di aggiornamento, ma anche una rinnovata attenzione alla ricerca di nuove leve. Fondamentale in questo senso è la collaborazione con i nostri partner: associazioni, istituzioni, editori hanno scelto Transpotec per accendere i riflettori su temi chiave, dalla transizione energetica alla evoluzione della logistica, dai rapporti con le istituzioni alla collaborazione tra imprese, dalla micromobilità alla digitalizzazione, solo per citare qualche tema. Inoltre, Transpotec sarà l'occasione per accendere i riflettori su un tema fondamentale per il futuro del comparto: mancano 60.000 addetti nel settore della logistica, un'emergenza che minaccia la competitività delle aziende. Per questo in fiera ci sarà un momento dedicato a raccontare le proposte di formazione post diploma rivolte a questo settore e i positivi frutti che nascono dalla collaborazione scuola-aziende”.

Parliamo di rimorchi e semirimorchi, un settore che sta attraversando un periodo di crisi: cosa offrirete a questo mondo?

“Nella corsa alla sostenibilità anche il rimorchio gioca una parte importan-



Paolo Pizzocaro, Direttore di Transpotec Logitec

te: peso del mezzo, aerodinamicità, capienza e manutenzione puntuale e accurata contribuiscono notevolmente ad aumentare l'efficienza del trasporto. I produttori di rimorchi e semirimorchi tornano in forze in questa edizione per presentare una panoramica ampia di tutte le novità e i diversi allestimenti, dai furgonati alle cisterne, dai ribaltabili a quelli per il trasporto a temperatura controllata. Già oggi sono confermati brand di stampo internazionale come IFAC, Koegel e Lecitrailer, che hanno scelto Transpotec per raccontare le loro novità”.

La logistica è diventata di moda: quale spazio e quali novità in questo settore al Salone?

“La logistica è un settore dinamico e pronto a guardare avanti e che richiede, per farlo, strategie a lungo termine. Se ne parlerà in modo trasversale durante tutti i quattro giorni di manifestazione ma in particolare il Logistic Village, organiz-

zato da FIAP, Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali, offrirà una piattaforma dedicata di incontro e confronto dove aziende dell'autotrasporto e della logistica, la committenza e le istituzioni a livello nazionale ed europeo si incontreranno per aggiornarsi e confrontarsi. Ci sarà anche un ricco programma di incontri, talk show e momenti di confronto con esperti autorevoli e ospiti d'eccezione, articolato su sei tematiche: le sfide e le opportunità per le aziende di trasporto e di logistica; la prossima Europa tra politica, economia, impegni ambientali e sfide sociali; l'evoluzione nei rapporti tra committenti e fornitori; la rivoluzione energetica; le nuove dinamiche di mercato e obiettivi di sostenibilità e la politica incontra le imprese”.

Oggi si parla molto di carburanti alternativi: prevedete spazi dedicati in particolare a questo tema?

“Nella roadmap verso la decarbonizzazione tutti avranno un ruolo e i



nuovi carburanti saranno strategici. Tutti i maggiori produttori e operatori di energie stanno lavorando su alternative ai carburanti di origine fossile e Transpotec Logitec offrirà una vetrina rappresentativa delle ultime frontiere dell'energia pulita. Di idrogeno, biocarburanti, gas naturale compresso si parlerà negli stand delle aziende, ma anche nella parte formativa per fornire elementi di valutazione e prospettive sul futuro”.

All'interno del Salone trova spazio anche l'Aftermarket Village: che ruolo svolge oggi questo momento?

“La spinta all'innovazione e all'evoluzione muove anche il mondo dei ricambi e della componentistica. Abbiamo visto dagli ultimi dati di Anfia che quello dell'aftermarket è un mercato che funziona bene e nel 2023 ha registrato un incremento del fatturato del 16% rispetto all'anno precedente. Per porre ancora maggiore attenzione a questo tema, Transpotec Logitec ospiterà

per la quarta volta l'Aftermarket Village, che già oggi vede a bordo 40 aziende italiane ed estere che racconteranno le realtà del post vendita per il veicolo commerciale e industriale. La collaborazione con il Gruppo editoriale DBInformation e la vostra rivista, che organizza l'area, è per noi fondamentale per dare il giusto spazio e l'attenzione che merita a un mercato fondamentale per l'intero sistema dei trasporti e della logistica”.

Quest'anno ci sarà anche la novità di NME-Next Mobility Exhibition: di cosa si tratta e quale sarà il punto di congiunzione con il Salone del veicolo industriale?

“Il trasporto merci e la mobilità delle persone rappresentano due mercati separati, con modalità proprie e logiche specifiche, ma sono oggi accomunati dalla sfida della transizione energetica. Per questo Transpotec ed NME manterranno una propria identità e un proprio

progetto, ma non mancheranno interessanti punti di contatto, a partire dall'evento inaugurale che parlerà di futuro del trasporto facendo il punto, con tavoli dedicati, sulle merci e le persone. Fiera Milano in diversi comparti sta creando sinergie e collaborazioni tra eventi della stessa filiera o legati da tematiche comuni. In questo caso la proposta di sistema, numeri alla mano, piace alle aziende: oggi abbiamo in casa 425 espositori, ma siamo convinti di arrivare a 500, che permetteranno di raccontare il ruolo chiave dell'innovazione per affrontare il cambiamento epocale che la mobilità di merci e persone sta attraversando”.

Direttore, immagini di dovere convincere qualcuno a partecipare al Salone con tre sole parole...

“In primo luogo, UNICITÀ: la manifestazione è un momento unico in cui fare business e networking, perché tutti i protagonisti della filiera sono presenti in quei giorni in fiera ed è l'occasione per incontrare e avviare un confronto tra mondo industriale, istituzioni e committenza. Poi AGGIORNAMENTO: Transpotec Logitec presenterà quanto di nuovo c'è sul mercato, ma è anche un grande contenitore di eventi, incontri, workshop e momenti di formazione perché in un settore così dinamico bisogna essere sempre informati per affrontare il cambiamento. La terza parola è INNOVAZIONE, che sarà il vero fil rouge della manifestazione perché è alla base dell'evoluzione del settore, fondamentale per raggiungere una maggiore efficienza e sostenibilità sia sotto il profilo ambientale che economico”.

31

