



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 16 al 22 gennaio 2024**

*Torino, 26 gennaio 2024*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Autobusweb.com	16/01/2024	<i>Il mercato dell'autobus italiano sotto le 8 tonnellate: 1.097 immatricolazioni nel 2023</i>	2
	sbilanciamoci.info	16/01/2024	<i>Due giorni a Torino con l'Alleanza Clima Lavoro - Sbilanciamoci - L'economia com'e' e come puo' esse</i>	5
	Quattroruote.it	18/01/2024	<i>Mercato europeo Prospettive negative per il 2024: "La domanda rallentera"</i>	7
	Traderlink.it	18/01/2024	<i>ANFIA: Mercato auto UE +3% entro 2024</i>	10
	Agi.it	19/01/2024	<i>Urso, la prossima settimana al tavolo con Stellantis</i>	11
16	Il Sole 24 Ore	19/01/2024	<i>Mercato dell'auto in Europa, a dicembre primo calo da 16 mesi (F.Greco)</i>	13
23	Il Giornale	19/01/2024	<i>Auto, corsa finita in Germania. Oslo piu' green grazie al barile (P.Bonora)</i>	14
21	Libero Quotidiano	19/01/2024	<i>Dicembre nero per le auto Ue. L'Alfa Romeo salva Stellantis (L.Merano)</i>	15
1+12/3	La Repubblica - Ed. Torino	19/01/2024	<i>L'ottima annata dell'auto vendite su del 50% (M.Sciullo)</i>	17
11+13	La Repubblica - Ed. Torino	19/01/2024	<i>A fine anno frenano le auto "alternative" (M.Sci.)</i>	19
9	L'Eco di Bergamo	19/01/2024	<i>Mercato auto europeo, crescita piu' lenta</i>	20
	Clubalfa.it	19/01/2024	<i>Stellantis: il Ministro Urso annuncia una serie di incontri la settimana prossima per discutere del</i>	21
	Confindustria.lombardia.it	19/01/2024	<i>L'Europa e l'industria sostenibile</i>	23
	NotiziarioMotoristico.com	19/01/2024	<i>Mercato auto Europa 2023: quasi 13 milioni di immatricolazioni, +13,7% sul 2022</i>	25
	OggiGreen.it	19/01/2024	<i>Mercato auto: saldo europeo 2023 positivo, elettriche superano diesel</i>	28
	Sicurauto.it	19/01/2024	<i>Mercato Auto Europa: -4% a dicembre, pesa l'effetto Germania - SicurAUTO.it</i>	31
6	Avvenire	20/01/2024	<i>Int. a R.Vavassori: Riconvertire le aziende all'elettrico. L'automobile prova a fare l'impresa (A.Caprotti)</i>	34
	Ilsole24ore.com	20/01/2024	<i>Il futuro dell'auto tra incentivi e tecnologie</i>	36
25	Corriere della Sera	21/01/2024	<i>Crisi dell'economia tedesca, il made in Italy perde 1 miliardo (R.Querze')</i>	37
19	Il Giornale	21/01/2024	<i>"Auto, Stellantis da sola non basta. In Italia serve un altro produttore" (P.Bonora)</i>	38
	Blitzquotidiano.it	21/01/2024	<i>Auto, qui si giochera' un pezzo del vostro benessere ma l'Unione Europea e' ostaggio di ideologie ps</i>	39
	Adnkronos.com	22/01/2024	<i>Il mercato europeo dell'auto chiude il 2023 a circa 12,8 milioni di immatricolazioni</i>	41
	Repubblica.it	22/01/2024	<i>Obiettivo 1 milione di veicoli, partono i tavoli al ministero sull'auto - la Repubblica</i>	44
	Mi-Lorenteggio.com	22/01/2024	<i>Mobilita' sostenibile al lavoro. Il convegno dell'Alleanza Clima Lavoro a Torino</i>	45
11	E-Ricarica	01/02/2024	<i>E-charge: appuntamento a Bologna il 7 e 8 maggio all'interno di E-tech</i>	48

Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista La piattaforma Aziende che contano Contatti

Web

Cerca nel sito


[Autobus news](#)
[Tpi](#)
[Bus elettrici](#)
[Turismo](#)
[In prova](#)
[Componenti](#)
[Vita da autista](#)
[Mobility Innovation Tour](#)
[Vedi tutte le categorie](#)

Naviga per

marca

[Home](#) ► **Il mercato dell'autobus italiano sotto le 8 tonnellate: 1.097 immatricolazioni nel 2023**

# Il mercato dell'autobus italiano sotto le 8 tonnellate: 1.097 immatricolazioni nel 2023

Dopo avervi parlato di come è andato il mercato dell'autobus italiano sopra le otto tonnellate (qui e sul numero della rivista gennaio, con uno speciale di 6 pagine), perché non andare a vedere cosa è successo sotto le 8 ton, ovvero nella galassia dei mini e midibus? Se i "fratelli" maggiori in questo 2023 che [...]

16 Gennaio 2024 di Admin

## In primo piano

PRESENTAZIONE /  
Classe III a idrogeno:  
alfieri del futuro?

15 Gennaio 2024

Bus da turismo



Dopo avervi parlato di come è andato il **mercato dell'autobus italiano sopra le otto tonnellate** ([qui](#) e sul numero della rivista gennaio, con uno speciale di 6 pagine), perché non andare a vedere cosa è successo sotto le 8 ton, ovvero nella galassia dei **mini e midibus**?

### Potrebbe interessarti

Il mercato bus Italia 2023 sfonda il tetto delle 4.000 immatricolazioni. I leader

🕒 9 Gennaio 2024 📁 Autobus news

Se i "fratelli" maggiori in questo 2023 che abbiamo da poco salutato hanno registrato un +72% sul 2022, con 4.043 nuove targhe (dal 2004 non si sforava il tetto delle 4.000 immatricolazioni), anche i corti possono ritenersi soddisfatti dei risultati portati a casa.

Infatti, stando ai dati raccolti e messi insieme da **Anfia, il mercato del bus italiano sotto le 8 tonnellate segna 1.097 nuove targhe, +22,6% sul 2022** (quando il pallottoliere si fermò a 895 unità). Il 68,2% delle quali appannaggio di **Iveco Bus**, forte di 748 pezzi (135 sono Mobi-Indcar). Anche in questo segmento, Iveco Bus, è market leader. L'anno scorso il costruttore si era fermato a quota 586.

Seconda piazza per **Daimler Buses: Mercedes-Benz** ha confermato i 189 veicoli del 2022, pari a una fetta del 17,2%. Terzo gradino per **Fiat**: 58 mezzi (erano 25 l'anno scorso), che valgono il 5,3% del totale. Medaglia di legno per un'altra "F", quella di **Ford**, che porta da 27 a 38 le macchine (3,5% la quota di mercato).



Mercedes-Benz Sprinter

Quinto posto per **Volkswagen**, che perde oltre il cinquanta per cento (il 51,2% per l'esattezza): sono 21 i mezzi immatricolati nel 2023 (erano 43 nel 2022).

Dieci, tutti elettrici, i dieci pezzi di **Karsan**: la casa di Bursa (Turchia), ne aveva immatricolato uno l'anno precedente. A quota dieci anche **Peugeot**, che migliora di tre unità il risultato ottenuto nel 2022.

Sotto le dieci unità **Maxus**: 6 veicoli e quota di mercato pari allo 0,5%. Sei pezzi anche per **Suzhou Eagle** (che ne cede due rispetto ai 12 mesi scorsi). Bene **Tecnobus**, che si riprende dallo "0" in casella dell'anno scorso e ne immatricola 4. Stesso discorso, ma a quota 3, **Tekne**, **Isuzu** (2) e **Renault** (1).



## Due giorni a Torino con l'Alleanza Clima Lavoro

Redazione

16 Gennaio 2024 | Sezione: **Ambiente, Apertura**

*"Mobilità sostenibile al lavoro": il prossimo 25-26 gennaio a Torino, presso la Camera del Lavoro in via Carlo Pedrotti 5, si terrà la terza edizione del convegno dell'Alleanza Clima Lavoro dedicato ai temi e alle politiche per la mobilità sostenibile e la giusta transizione: tutte le info e il programma.*

Un convegno a Torino, il prossimo giovedì 25 e venerdì 26 gennaio, dedicato alla mobilità sostenibile e alla giusta transizione ambientale e sociale: dopo il successo delle due edizioni del 2020 e del 2022, torna "Mobilità sostenibile al lavoro", l'evento promosso e organizzato dall'**Alleanza Clima Lavoro**.

Nel corso della due giorni trentacinque relatori – rappresentanti istituzionali, esponenti di organizzazioni sindacali, imprenditoriali e ambientaliste, esperti e accademici – si alterneranno sul palco della Camera del Lavoro del capoluogo piemontese, in via Carlo Pedrotti 5, per parlare di temi, problemi e opportunità cruciali per il nostro paese: il futuro *green* dell'automobile e le prospettive produttive e occupazionali del settore automotive, la decarbonizzazione dei trasporti e la nuova mobilità nelle nostre città, l'economia circolare e le buone pratiche di sostenibilità, le politiche per la transizione ecologica e il lavoro di fronte all'avvento della rivoluzione tecnologica legata all'elettrico e al digitale.

Si parte nel pomeriggio di giovedì 25 gennaio, dalle 15.30: dopo l'apertura dei lavori, le proposte dell'Alleanza Clima Lavoro sulla mobilità e l'occupazione saranno discusse nella sessione "Un piano del lavoro verde per mobilità e città sostenibili", coordinata da Veronica Aneris (Alleanza Clima Lavoro) e Giulio Marcon (Campagna Sbilanciamoci!), con gli interventi di Mariagrazia Midulla, Responsabile Clima ed Energia del WWF Italia, Anna Donati, Coordinatrice del gruppo di lavoro "Mobilità sostenibile" di Kyoto Club, Massimo Ciuffini, Coordinatore dell'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility e Simone D'Alessandro, economista dell'Università di Pisa.

A seguire, la sessione "La giusta transizione: inclusiva, solidale, sostenibile", coordinata da Anna Poggio (CGIL Piemonte), verterà sulle politiche pubbliche necessarie a cambiare il nostro modello di sviluppo verso un'economia sostenibile e *fossil-free*: la sessione sarà animata da Andrea Poggio, Responsabile Mobilità sostenibile di Legambiente, Giovanni Mininni, Segretario generale della FLAI-CGIL, Gianni Silvestrini, Direttore scientifico di Kyoto Club, Rossella Muroli, Presidente dell'Associazione Nuove Ri-Generazioni, Silvia Bodoardo, chimica del Politecnico di Torino e Luca Sardo, Portavoce di Fridays for Future Torino.

La mattinata del giorno seguente, venerdì 26 gennaio, sarà centrata sull'automobile. Alla prima sessione "Il futuro dell'auto nella transizione all'elettrico. Come cambiano la

### Ultimi articoli



**Ambiente e lavoro per un nuovo modello di sviluppo**

16/01/2024

**Giulio Marcon**



**Due giorni a Torino con l'Alleanza Clima Lavoro**

16/01/2024

**Redazione**



**Il lavoro al centro, sulla via della transizione**

15/01/2024

**Duccio Zola**



**La menzogna di Leonardo in risposta al Papa**

14/01/2024

**red.**



**South Africa's ICJ Case Against Israel Is a Call to Break Free From the Imperial West**

12/01/2024

**Tony Karon**



**L'Alleanza Clima Lavoro con gli operai dell'Emilia-Romagna**

09/01/2024

**Redazione**

### I più letti del mese



**Patto di Stabilità e crescita: una storia di fallimenti**

754 views | posted on Dicembre 24, 2023



**La menzogna di Leonardo in risposta al Papa**

623 views | posted on Gennaio 14, 2024



**Cinque piazze. Pochi redditi, molti precari**

566 views | posted on Dicembre 19, 2023



**Il Ssn, una conquista che compie 45 anni**

545 views | posted on Dicembre 21, 2023



**Un podcast sulla transizione e la mobilità sostenibile**

514 views | posted on Dicembre 29, 2023

produzione, le imprese, il lavoro”, coordinata da Samuele Lodi (FIOM-CGIL), prenderanno parte Giuseppe Giulio Calabrese, Responsabile scientifico dell’Osservatorio TEA e ricercatore del CNR-IRCrES, Luca Ciferri, Associate Publisher and Editor di Automotive News Europe, Anna Novaresio, economista dell’Università di Torino e del CNR-IRCrES, Hua WANG e Chuanjuan WU, economisti della Emylon Business School.

I temi di questa sessione saranno ripresi e declinati nella tavola rotonda seguente, “La politica industriale per l’automotive italiano”, che vedrà riuniti – con il coordinamento di Giorgio Airaudò (CGIL Piemonte) e Veronica Aneris – Michele De Palma, Segretario generale della FIOM-CGIL, Federico Visentin, Presidente di Federmeccanica, Gianmarco Giorda, Direttore generale di ANFIA, Enrico Giovannini, Direttore scientifico di ASviS-Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile ed ex Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Annamaria Simonazzi, Presidente della Fondazione Giacomo Brodolini, Davide Bubbico, economista dell’Università degli Studi di Salerno e Francesco Naso, Segretario generale di Motus-E.

Il pomeriggio del 26 gennaio sarà invece aperto dalla sessione sull’elettrificazione (e la contestuale decarbonizzazione) del Paese dal titolo “Per un’Italia *elettrica*: politiche, investimenti, sfide”, coordinata da Rachele Gonnelli (Alleanza Clima Lavoro), con Ilvo Sorrentino, Segretario nazionale della FILCTEM-CGIL, Andrea Boraschi, Direttore di Transport&Environment Italia, Riccardo Lama, Responsabile Fibra ottica e Mobilità elettrica di E-Distribuzione, Alessandro Gianni, Direttore delle Campagne di Greenpeace Italia e Francesco Gattiglio, Director EU External Affairs di Albermarle Corporation.

La due giorni torinese si concluderà con la tavola rotonda intitolata “Il governo della transizione”, nella quale il Presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio si confronterà sulle questioni ambientali e le ricadute sociali, economiche e occupazionali della transizione con l’ex Ministro Enrico Giovannini, il Presidente di Legambiente Stefano Ciafani, il Segretario FIOM Michele De Palma e alcuni esponenti del **Comitato di indirizzo** dell’Alleanza Clima Lavoro: Monica Frassoni (Presidente della European Alliance to Save Energy), Mariagrazia Midulla, Andrea Boraschi e Alessandro Gianni.

Appuntamento a Torino il prossimo 25-26 gennaio, dunque: l’ingresso al convegno è libero, ed è prevista una diretta streaming integrale sui canali social e sul sito di **Collettiva** per chi non potesse parteciparvi di persona.

[Scarica il programma](#)

## Il programma del convegno

### Giovedì 25 gennaio

Ore 15.30-16.00

#### Apertura dei lavori

Giorgio Airaudò • Segretario generale della CGIL Piemonte  
Giulio Marcon • Portavoce della Campagna Sbilanciamoci!

Ore 16.00-17.45 | *Sessione 1*

#### **Le proposte dell’Alleanza Clima Lavoro. Un piano del lavoro verde per mobilità e città sostenibili**

*Coordinano: Veronica Aneris (Alleanza Clima Lavoro) e Giulio Marcon (Campagna Sbilanciamoci!)*

Mariagrazia Midulla • Responsabile Clima ed Energia del WWF Italia  
Anna Donati • Coordinatrice del gruppo di lavoro “Mobilità sostenibile” di Kyoto Club (in collegamento)  
Massimo Ciuffini • Coordinatore dell’Osservatorio Nazionale Sharing Mobility  
Simone D’Alessandro • Università di Pisa



De profundis per l’ex Ilva?

C’è un’altra via

495 views | posted on Dicembre 23, 2023

Tweets by Sbilanciamoci



ADV



MERCATO

Mercato europeo

# Prospettive negative per il 2024: "La domanda rallenterà"

Redazione Online | Pubblicato il 18/01/2024 | 0 commenti

VIDEOPERTINA

LBX, la Lexus più piccola di sempre

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il **mercato dell'auto europeo** chiude il 2023 in crescita, ma i dati di dicembre riservano diversi segnali negativi per i prossimi mesi. Il rallentamento dell'ultima parte dell'anno scorso rischia di proseguire anche nella prima parte del 2024 a causa di diversi fattori di incertezza, in primis le prossime elezioni europee. Proprio la tornata elettorale rappresenta una delle maggiori preoccupazioni delle associazioni di settore o degli esperti che hanno commentato gli **ultimi dati diffusi dall'Acea**: dopo sedici mesi consecutivi di crescita, dicembre ha mostrato un calo dell'immatricolato del 3,8%, portando i dodici mesi a poco meno di 12,3 milioni di unità, il 13,7% in più sul 2022, ma il 18,7% in meno sul 2019. E il 2024? Le previsioni sono di un rallentamento della domanda.

**La filiera.** Per esempio, **Anfia** ipotizza una crescita al +3%. A pesare, secondo il presidente Roberto Vavassori, saranno i "rischi di recessione di economie trainanti come quella tedesca, le condizioni del credito ancora restrittive e la diffusa riduzione degli incentivi per l'acquisto delle vetture elettriche". Vavassori, però, aggiunge il confronto politico tra le questioni alle quali prestare attenzione: "Nell'ottica di proseguire il percorso di decarbonizzazione della mobilità in Ue costruendo una transizione ordinata e razionale, l'industria automotive si prepara a intensificare il dialogo istituzionale sui principali dossier in vista delle elezioni europee di giugno".

**Il peso di Bruxelles.** Dataforce aggiunge che per il 2024 "la variabile più importante resta quella politica, con le elezioni europee di giugno. Sperando di avere candidati che vogliano fare gli interessi dell'Europa e dei suoi cittadini, sperando soprattutto che questi stessi cittadini riescano a far scomparire la peggiore classe politica che abbia mai governato l'Unione". Detto questo, la società di analisi prevede i cinque mercati di maggiori dimensioni (Italia, Francia, Spagna, Germania e Regno Unito) una crescita del 5,7%, con il canale dei privati sotto la media del mercato (+2,2%) e le elettriche sopra (+16,7%), un tasso di crescita comunque inferiore rispetto a quello dell'anno precedente. A tal proposito pesa la Germania, che ha chiuso l'anno con quattro mesi di crescita negativa rispetto al 2022 anche per effetto della fine delle agevolazioni per le elettriche. "A dicembre, in Germania, mancano all'appello ben 72.400 immatricolazioni rispetto all'anno precedente, di cui quasi 49.700 sono da ricercarsi nel comparto Bev, che dal 17 dicembre non è stato più sostenuto dagli incentivi statali", conclude Dataforce.

**Le Case estere.** Di incentivi, e nello specifico della situazione italiana, parla l'Unrae: "I dati continuano a non mostrare miglioramenti nel forte ritardo italiano nella transizione energetica", osserva il direttore generale Andrea Cardinali. "Il 2023, purtroppo, rappresenta un altro anno perso in questa direzione". Cardinali torna a chiedere di correggere l'attuale schema degli incentivi, esprimendo apprezzamento per alcune delle misure



#### GAMMA ELETTRICA FIAT

Alla scoperta degli iconici modelli in un viaggio senza tempo

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

## Focus ON



**DEKRA: il ruolo chiave della**

NFO PUBBLICITARIA



**Nuovo Amarok: intelligenza**

NFO PUBBLICITARIA

ADV

ADV

prospettate (inclusione delle imprese nella platea dei beneficiari, aumento degli importi e utilizzo dei fondi non usati nel 2023), ma esprime preoccupazioni per i "tempi di operatività", che "rischiano di essere molto lunghi, paralizzando il mercato per mesi, visti i necessari passaggi istituzionali e la necessità di aggiornare la piattaforma Invitalia. Nel frattempo, restano bloccati anche i 'vecchi' incentivi, ufficialmente ancora in vigore ma in realtà inutilizzabili perché la piattaforma non è stata attivata".

**"La pacchia è finita"**. Infine, non va trascurato l'andamento dei canali commerciali. Non a caso, il Centro Studi Promotor sottolinea come per il mercato sia "finita la pacchia: il risultato del 2023 è dovuto essenzialmente alla domanda delle aziende che hanno sostenuto il mercato nell'intera area, avendo la capacità di assorbire i forti rincari dei prezzi delle auto degli ultimi anni", sottolinea il presidente Gian Primo Quagliano. "La buona propensione all'acquisto di auto dalle aziende ha infatti compensato la forte debolezza della domanda dei privati scoraggiata soprattutto da aumenti dei prezzi che in Italia sono cresciuti del 34,3% tra il 2019 e il 2022, e hanno avuto ulteriori aumenti nel 2023. In alcuni mercati particolarmente importanti dell'area la domanda delle flotte mostra segni di cedimento e a questo si deve attribuire il dato negativo di dicembre che, tra l'altro, getta un'ombra sinistra sul 2024. E ciò anche perché, mentre si esauriva il portafoglio ordini accumulato ai tempi delle carenze di produzione legate alle difficoltà di fornitura di componenti importanti, come microchip, cavi ed altro, non si ricostituiva un portafoglio ordini abbastanza importante per sostenere il mercato nel 2024".

TAGS:

MERCATO

MERCATO EUROPEO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**COMMENTA**

Disclaimer

**QUATTORRUOTE**[Contatti](#) [Redazione](#)  
[Termini e Condizioni d'Uso](#)Domus | Dueruote | Il Cucchiario d'Argento | Meridiani Montagne | Ruoteclassiche | Motonline | Editoriale Domus | Accademia ED | Pista ASC |  
Quattroruote Professional | Pubblicità | ShopEDEditoriale Domus SpA Via G. Mazzocchi, 1/3 20089 Rozzano (Mi) - Codice fiscale, partita IVA e iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n. 07835550158  
R.E.A. di Milano n. 1186124 - Capitale sociale versato € 5.000.000,00 - Tutti i Diritti Riservati - Privacy - Informativa Cookie completa - Gestione Cookies - Lic. SIAE n. 46531/908

## ANFIA: Mercato auto UE +3% entro 2024

18/01/2024 16:50



Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, a dicembre le immatricolazioni di auto nell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito ammontano a 1.048.727 unità, il 3,8% in meno rispetto a dicembre 2022. Nel complesso dell'anno 2023, i volumi immatricolati raggiungono 12.847.481 unità, con una variazione positiva del 13,7% rispetto

all'anno precedente.

"Dopo sedici mesi consecutivi con segno positivo, a dicembre il mercato europeo dell'auto arresta la crescita, portando il 2023 a chiudere a circa 12,8 milioni di unità, con volumi in aumento ma in calo rispetto al 2019, pre-pandemia", afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

Nell'ultimo mese del 2023, quasi tutti i principali mercati (incluso il Regno Unito) risultano in crescita. La Francia registra il rialzo maggiore (+14,5%), seguita dalla Spagna (+10,6%), dal Regno Unito (+9,8%) e dall'Italia (+5,9%), mentre la Germania resta pesantemente negativa (-23%).

A dicembre, per il settimo mese consecutivo, la quota di immatricolazioni delle vetture elettriche pure (BEV) supera quella delle vetture diesel. Anche nel complesso dell'anno 2023, la quota di mercato delle BEV resta superiore a quella delle auto diesel.

In Italia, l'immatricolato diesel pesa di più rispetto alle auto elettriche, evidenziando che la quota delle auto elettriche è ancora distante da quella dei maggiori Paesi europei. ANFIA prevede che il mercato auto europeo rallenti la crescita nel 2024, considerando i rischi di recessione, le condizioni del credito e la riduzione degli incentivi per l'acquisto delle vetture elettriche.

L'industria automotive si prepara ad intensificare il dialogo istituzionale per la decarbonizzazione della mobilità in UE, in vista delle elezioni europee di giugno. A livello nazionale, continuano i lavori per sostenere la riconversione produttiva delle imprese nel settore automotive.

Nell'area UE+EFTA+UK, a dicembre, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa calano dell'8,5%, ma si mantengono in crescita le auto BEV e le ibride tradizionali. Nel complesso, le auto ricaricabili rappresentano oltre il 50% del mercato. Questi sono i dati disponibili al momento, ad eccezione di Malta, per il quale i dati non sono ancora disponibili.

(NEWS Traderlink)

© TraderLink News - Direttore Responsabile Marco Valeriani - Riproduzione vietata

Ti è piaciuto questo articolo?

Condividi

Argomenti Europe Mercati Unione europea

Strumenti -automotive- Acea

News Traderlink

Scrivici



I tuoi suggerimenti per noi sono preziosi e molto utili! »

HOME &gt; ECONOMIA

# Urso, la prossima settimana al tavolo con Stellantis

Il ministro delle Imprese e del Made in Italy ha annunciato una serie di incontri sugli stabilimenti lucani anche a tutela dell'indotto

tempo di lettura: 2 min

ADOLFO URSO

STELLANTIS

BASILICATA

aggiornato alle 15:12 19 gennaio 2024



© agf - Adolfo Urso

AGI - "Abbiamo instaurato un tavolo con Stellantis e tutti gli attori comprese le Regioni che ospitano stabilimenti del gruppo, il tavolo si riunirà la prossima settimana e, nel corso di **cinque riunioni**, analizzeremo stabilimento per stabilimento le prospettive ed i progetti di Stellantis e come incideranno su ogni **sito produttivo** a cominciare da

quello di **San Nicola di Melfi** che ha bisogno di certezze". Lo ha detto ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, a Potenza, a margine di un incontro con il presidente della Regione Basilicata, Vito Bardi.

"Il **settore dell'automotive** ha problemi da anni per colpa della disattenzione di chi governava prima che non intervenne per tempo quando fu costituita la grande multinazionale Stellantis in cui gli interessi di altri Paesi, come la Francia e agli Stati Uniti, sono stati meglio tutelati, noi siamo convinti che si possa invertire la rotta e su questo stiamo lavorando" - e ha aggiunto - "abbiamo insediato un tavolo Stellantis cui parteciperanno i sindacati, ma anche i rappresentanti dell'associazione italiana dell'automotive, **l'Anfia**, per chiarire assieme i progetti per il futuro e come intervenire per aumentare la produzione e salvaguardare **la filiera dell'indotto**, il nostro obiettivo concordato con l'azienda e' raggiungere un milione di veicoli Stellantis nel nostro Paese invertendo cosi' la rotta".

*La riproduzione è espressamente riservata © Agi 2023*

#### ARTICOLI CORRELATI

##### Al via il nuovo Liceo del Made in Italy. Iscrizioni aperte dal 23 gennaio

Arriva la circolare con le indicazioni per iscriversi nell'anno scolastico 2024-2025 al nuovo percorso liceale che potrà essere scelto dalle famiglie sulla piattaforma Unica

##### L'economia spaziale è il futuro del Made in Italy (e dell'Africa)

In mostra per la Giornata Nazionale dello Spazio le eccellenze tecnologiche e scientifiche dell'Italia in un settore che ci vede leader. "Con la legge quadro saremo all'avanguardia in Europa", ha affermato il ministro Urso, "e con la base di Malindi possiamo essere protagonisti in Africa". Valente, presidente Asi: "Siamo attori mondiali e campioni di qualità"

##### Stellantis chiarisce 'Pomigliano continuerà a produrre la Panda'

Dopo l'annuncio della produzione dell'utilitaria in versione elettrica in Serbia, è montata l'ansia per il futuro del sito produttivo campano

##### Trilaterale Italia-Francia-Germania, insieme per cooperazione industriale e IA

I tre ministri riuniti a Roma hanno concordato sulla necessità di implementare gli investimenti in materia

## NEWSLETTER

[ISCRIVITI](#)

Iscrivendoti dichiari di avere preso visione delle [Condizioni Generali di Servizio](#)

# Mercato dell'auto in Europa, a dicembre primo calo da 16 mesi

## Mobilità

Bene l'intero 2023 (+13,7%)  
Cardinali: «Urgente in Italia la revisione degli incentivi»

**Filomena Greco**

TORINO

Il mercato auto europeo inverte la marcia e registra un mese di dicembre con immatricolazioni in calo, del 3,8%, dopo 16 mesi di recupero. Il bilancio dell'intero 2023 resta positivo con in totale 12 milioni e 847.481 immatricolazioni e un incremento del 13,7% sul 2022 - con risultati più vivaci in Italia (+18,9%), Spagna (+16,7%) e Francia (+16,1%) - ma con un delta negativo del 18,7% sul 2019, anno precedente alla crisi scatenata dalla pandemia e considerato un parametro per il ritorno alla normalità. Il comparto dunque esaurisce la spinta dei mesi scorsi legata alla consegna degli ordinativi e allo smaltimento dei ritardi per le carenze di componenti elettroniche, accumulati nei mesi scorsi. E il risultato di dicembre, condizionato dall'andamento negativo del mercato tedesco - il più grande in Europa - getta un'ombra sull'andamento dei volumi del 2024. Secondo **Anfia**,

l'associazione delle imprese della filiera automotive italiana, nel corso dell'anno il mercato auto europeo potrà rallentare la crescita e attestarsi intorno al +3%, «considerando i rischi di recessione di economie trainanti come quella tedesca, le condizioni del credito ancora restrittive e la diffusa riduzione degli incentivi per l'acquisto delle vetture elettriche».

Meglio del mercato fa Volkswagen (+18,5%) grazie alle buone performance di tutti i brand della casa mentre Stellantis recupera soltanto il 3,7% dei volumi sul 2022 ma archivia ottimi risultati per Jeep e Alfa Romeo contro una performance negativa di Fiat e Citroen. Renault cresce del 16% e consolida la terza posizione nella classifica dei produttori in Europa, superando Hyundai. Tesla mette a segno una crescita delle immatricolazioni di oltre il 50% nel corso dell'anno.

Per Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, «il risultato del 2023 è dovuto essenzialmente alla domanda delle azien-

**-3,8%**

### LA FLESSIONE

A dicembre 2023 primo segno negativo per le vendite auto in Europa dopo 16 mesi di crescita

de che hanno sostenuto il mercato nell'intera area avendo la capacità di assorbire i forti rincari dei prezzi delle auto degli ultimi anni. La buona propensione all'acquisto di auto dalle aziende ha infatti compensato la forte debolezza della domanda dei privati, scoraggiata soprattutto dall'aumento dei prezzi».

Per la prima volta da aprile del 2020, nel mese di dicembre le vendite di auto elettriche hanno subito una contrazione di oltre il 25% soprattutto per un crollo di quasi il 50% sul mercato tedesco, il più importante, per i modelli bev, in Europa. I modelli bev hanno raggiunto in media una quota di mercato pari al 15,7% (era al 13,9% nel 2022), anche grazie alla spinta derivante da incentivi molto significativi introdotti nei principali mercati, ma il rischio di una frenata nel corso del 2024 c'è. Per l'Italia, che ha una delle percentuali più basse di bev immatricolate sul totale, il 2023 è stata una occasione persa come evidenzia l'Unrae (case automobilistiche straniere). Per il direttore Andrea Cardinali «è urgente correggere l'attuale schema incentivi». C'è dunque attesa per il Dpcm che introdurrà una serie di novità anche se la preoccupazione degli operatori sono relative ai tempi di operatività dei nuovi Ecobonus e l'effetto atteso sul mercato italiano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IMMATRICOLAZIONI IN EUROPA

# Auto, corsa finita in Germania Oslo più green grazie al barile

**Pierluigi Bonora**

■ Brutte avvisaglie dal mercato europeo dell'auto. In dicembre, dopo 16 mesi consecutivi con il segno più, ecco la flessione del 3,8% in un contesto che ha visto le vendite salire del 13,7% a oltre 12,8 milioni di unità. A impattare negativamente è la pesante crisi che attanaglia la Germania che archivia il 2023 con 4 mesi dove all'appello mancano 72.400 vetture, di cui circa 49.700 elettriche. Il motivo riguarda lo stop agli incentivi, con la conseguenza che la quota di mercato mensile è precipitata dal 33,2% del 2022 al 22,6% (nell'anno al 18,4%). Male, sempre guardando le elettriche, anche il Regno Unito.

Non fa più notizia la situazione delle auto a batteria in Italia, mercato relegato a fanalino di coda.

A spiccare, ma con lampanti con-

traddizioni nella strategia green, è la Norvegia: l'82,4% delle immatricolazioni nel 2023 riguarda auto elettriche. Peccato che i congrui ecobonus alla base di questo exploit sono finanziati per lo più dall'export petrolifero, ambito in cui il Paese primeggia.

A preoccupare, poi, è il calo della domanda nelle flotte.

Anfia stima per il 2024 una frenata della crescita del mercato complessivo al +3% per rischi di recessione, crisi tedesca, problemi di credito e incentivi in riduzione.

Stellantis chiude al secondo posto il 2023 con 2,128 milioni di vendite (+3,7% e quota al 16,6% dal 18,2%), ma giù del 14,9% a dicembre. Il gruppo guidato da Carlos Tavares (nella foto) vede il taglio del target price, da Barclays, a 22,5 euro (-2%). Confermata dagli analisti la raccomandazione «Overweight».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## Frenata di fine anno

# Dicembre nero per le auto Ue L'Alfa Romeo salva Stellantis

La Germania trascina le vendite giù del 3,8%. Nei 12 mesi il mercato risale del 13,7% ma arranca il gruppo italo-francese, con +3,7%. Il marchio del Biscione però fa +52%

**LUIGI MERANO**

«A dicembre, dopo sedici mesi di crescita consecutive, il mercato dell'area accusa un calo del 3,8%. È finita la pacchia». Questa la sintesi del Centro Studi Promotor sui dati Acea relativi alle immatricolazioni Auto in Europa. Il consuntivo dell'annata è comunque ancora positivo. Il bilancio complessivo delle immatricolazioni nel 2023 chiude infatti a quota 12.847.481 con un incremento del 13,7% sul 2022, ma con un calo di ben il 18,7% sul 2019, che è l'anno che ha preceduto la pandemia e che resta il primo obiettivo da raggiungere per il ritorno alla normalità.

A trascinare giù le vendite di fine anno è stata principalmente la Germania. Nell'ultimo mese del 2023, infatti, quasi tutti i major market (incluso UK) risultano in crescita. È la Francia a registrare il rialzo maggiore (+14,5%), seguita

dalla Spagna (+10,6%), dal Regno Unito (+9,8%) e dall'Italia (+5,9%), mentre la Germania, come già a novembre, resta pesantemente negativa (-23%). Anfia prevede che nel 2024 il mercato Auto europeo rallenti la crescita al +3% circa, considerando i rischi di recessione di economie trainanti come quella tedesca, le condizioni del credito ancora restrittive e la diffusa riduzione degli incentivi per l'acquisto delle vetture elettriche.

Ma questo non è l'unico problema da risolvere. Le vendite complessive di auto in Unione europea, Efta e Gran Bretagna in tutto il 2023 sono state 12,8 milioni, con in testa l'Italia (+18,9%), il Regno Unito (+17,9%), la Spagna (+16,7%) e la Francia (+16,1%). Malgrado il risultato di tutto rispetto per il nostro Paese, le cose non sono andate altrettanto bene per il principale player italiano (in parte) dell'automotive.

**AGNELLI IN PANNE**

A dicembre le immatricolazioni di nuove auto del gruppo Stellantis sono infatti diminuite del 14,9% su base annua attestandosi a 136.016 unità. Considerando lo stesso aggregato geografico ma proiettandolo sullo scorso anno, le immatricolazioni hanno segnato un aumento di appena il 3,7% (quasi 10 punti percentuali sotto la media) raggiungendo quota 2.128.625 unità. La quota di mercato del gruppo franco-italiano risulta pari al 13% a dicembre del 2023 (era al 14,7% nello stesso mese del 2022) mentre, considerando i 12 mesi appesi trascorsi, la quota di mercato vale il 16,6%, in sensibile calo rispetto al 18,2% del 2022.

Guardando ai singoli marchi che rientrano nel perimetro del gruppo si evidenzia l'aumento, seppure non clamoroso, delle immatricolazioni a marchio Peugeot (+3,3% annuo) e Opel (+7,1%). Mentre è in sofferenza, manco a dirlo, il marchio Fiat, che ha evidenziato nei 12 mesi una

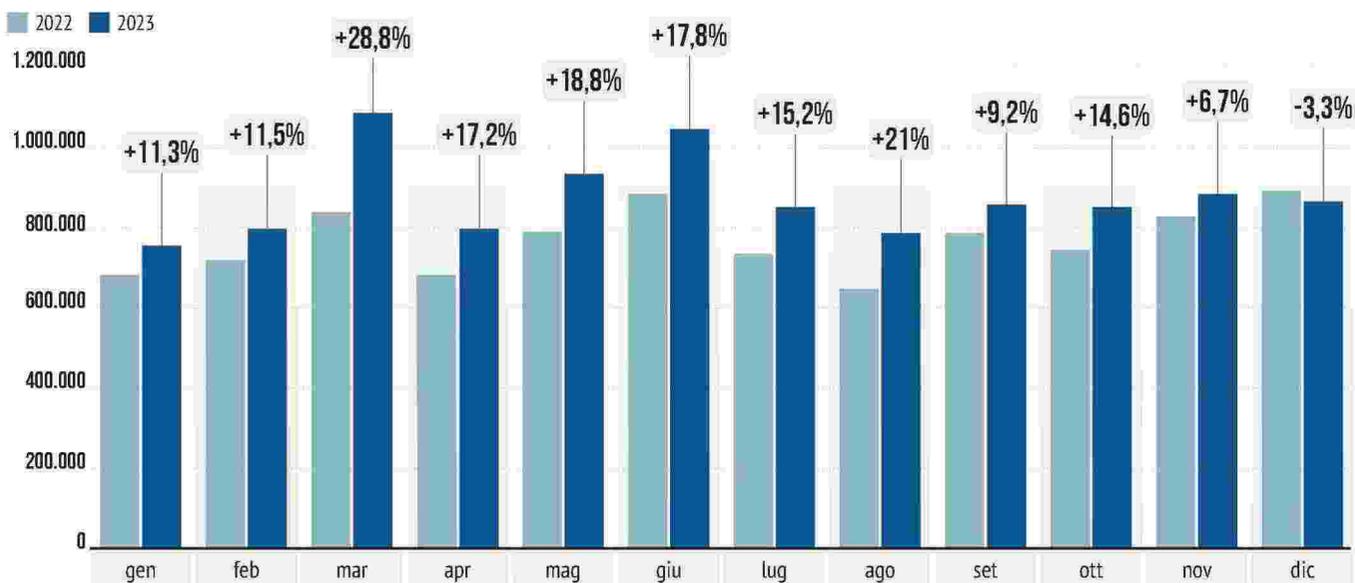
flessione del 3,4% con poco più di 381mila immatricolazioni. In flessione, va detto, anche la performance del gruppo Citroen (-1,5% tendenziale) con poco meno di 370mila immatricolazioni. A fare la differenza sono stati principalmente due marchi. Uno, quello Usa Jeep, che ha messo a segno nell'anno un incremento del 22,6% che è valso oltre 126mila nuove auto immatricolate. Ma a salvare gli Agnelli-Elkann, anche sul fronte dell'italianità, finita ormai sotto accusa sia per quello che riguarda la produzione sia per quello che riguarda le strategie di Exor, è stata l'Alfa Romeo, che ha sviluppato negli ultimi 12 mesi oltre 50mila immatricolazioni, con un balzo del 52,1% rispetto al 2022.

L'ultima questione riguarda le auto elettriche. L'Italia è infatti fanalino di coda in Europa per i veicoli a batterie e la quota delle vetture diesel nel 2023, a differenza di quanto avviene negli altri principali mercati, continua a essere più alta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LE VENDITE DI AUTO NELLA UE



WITHUB

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Lo speciale

# L'ottima annata dell'auto vendite su del 50%

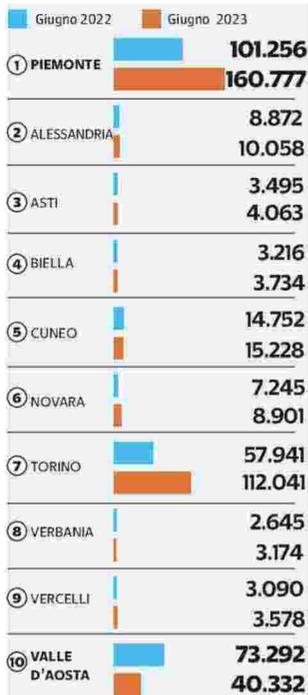
da pagina 11 a pagina 17



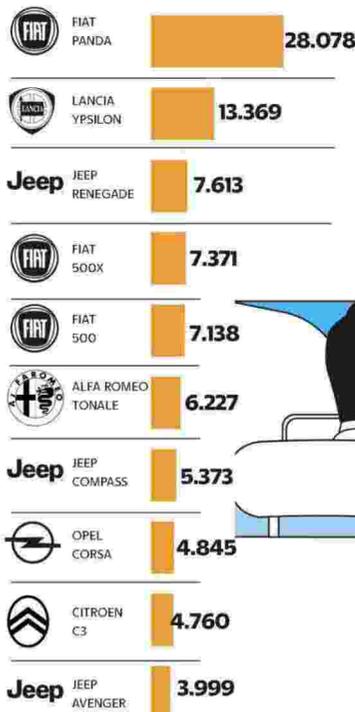
▲ In aumento Le immatricolazioni di auto

### IL MERCATO DELL'AUTO NEL 2023

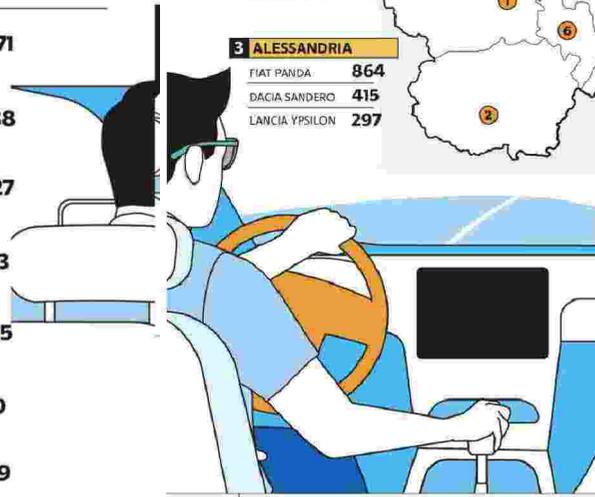
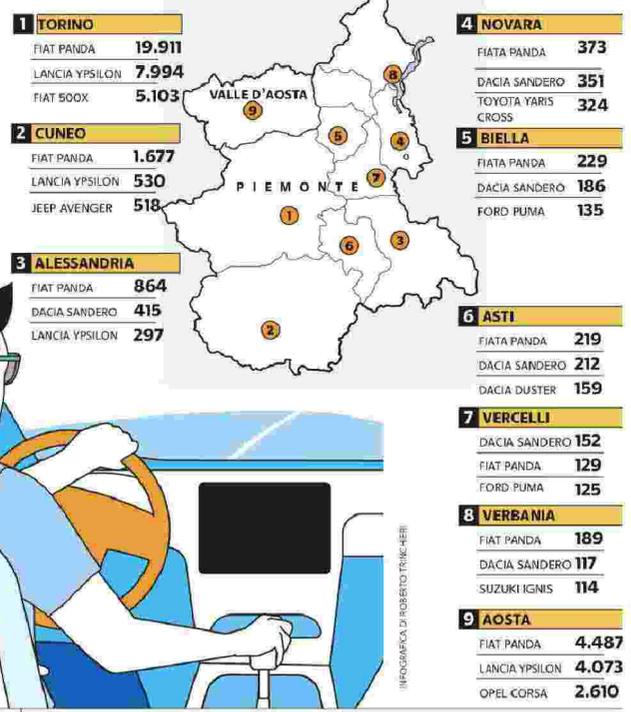
Vetture immatricolate



### LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA



### LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA



INFOGRAFICA DI ROBERTO TRINICHERI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL TREND

# La riscossa dell'auto il 2023 chiude in bellezza

Immatricolazioni in crescita del 50% in Piemonte nell'arco dei 12 mesi  
Bene soprattutto i suv. Dicembre positivo in quasi tutte le province

di **Massimiliano Sciuolo**

Un dicembre in crescita (quasi al raddoppio rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e un 2023 che si chiude con un aumento di oltre il 50%. Il Piemonte manda in archivio dodici mesi decisamente vivaci per quanto riguarda le immatricolazioni delle auto. Lo dicono le ultime rilevazioni effettuate da parte dell'Anfia sulla base dei dati del Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti.

Prendendo in esame il solo mese di dicembre, il Piemonte sale dalle 7644 immatricolazioni dell'ultima fetta di 2022 alle attuali 13.188. Quasi un raddoppio, appunto, che vede ancora una volta la provincia di Torino a recitare la parte del leone. Se infatti il risultato regionale è particolarmente lusinghiero, una spinta decisiva arriva dal capoluogo, che da quota 4619 si è issata a poca distanza dalla soglia dei diecimila. Per la precisione, si tratta di 9882 vetture messe su strada. Ma il loro contributo, anche se in maniera più ridotta, lo danno anche molte delle altre province piemontesi.

L'unica a mostrare un segno in calo è il territorio della Granda, che rispetto a un anno fa cala da 1086 a 926 esemplari. In crescita (anche se di poco) tutte le altre aree. La provincia di

Alessandria è la terza - per volumi - e sale a dicembre da 606 a 700. Segue poi Novara, che si issa da 511 a 644. Più distanziate le altre, che si fermano a centinaia di unità di distanza: Asti arriva a 326 (era 228), Vercelli a 279 (partiva da 228, l'anno precedente), il territorio del Verbano Cusio Ossola a 232 (era a 161) e Biella a 208, in sostanziale parità con le 205 immatricolazioni dell'anno precedente a dicembre.

I numeri riferiti all'intero arco dei dodici mesi, invece, segnano per il 2023 un bilancio complessivo di 160.777 vetture messe in strada, contro le 101.256 dell'anno passato. Anche in questo caso è Torino con la sua provincia a sfiorare il raddoppio, passando da quasi 58mila immatricolazioni (57.941) a oltre 112mila. Tra le altre province, i dati più rilevanti riguardano Cuneo (15.228 auto messe su strada) e Alessandria, che supera di poche decine quota diecimila. Nessuno dei territori piemontesi segna una diminuzione, anche se ci sono province meno vivaci di altre. Appartiene ancora al gruppo delle prime della classe Novara, con un totale di 8901 vetture messe su strada.

Un altro dato piuttosto interessante è legato al tipo di acquirente che ha comprato una vettura nel corso del 2023: tutte le tipologie, infatti, sono in netto aumento rispetto al 2022. I privati sono passati da 70.436 a

75.339, mentre le società sono salite da 25.437 a 40.182. In crescita anche il noleggio, che è aumentato passando da 78.765 a 85.558, confermandosi così la voce più importante nell'intero quadro. Una tendenza che però pare aver rallentato durante l'ultimo mese dell'anno: a dicembre, infatti, le auto immatricolate per essere poi date a noleggio sono scese di quasi un terzo rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Da 9492, infatti, si è scesi a 6842. Calo che riguarda, anche se su volumi minori, anche le immatricolazioni per società (da 2145 a 1974), mentre ha continuato a crescere la voce dei privati, saliti da 4543 a 4679.

Analizzando infine l'andamento del 2023 per segmento, emerge con una certa chiarezza che a dominare il mercato sono ancora i mezzi di grande cilindrata e dimensioni: i Suv, infatti, sono saliti da 83.637 immatricolazioni in tutto il 2022 a 96.606. Una quota che aumenta il solco dalle super utilitarie e dalle utilitarie che, eppure in crescita notevole rispetto a un anno fa, si sono fermate da poco meno di 73mila a 84.417. Residuale la quota legata alle cosiddette automobili di segmento "medio" (16.701) così come le monovolume, relegate poco sotto quota 2200 esemplari in tutto il 2023.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I motori

# A fine anno frenano le auto "alternative"

● a pagina 13

## Il mercato dei propulsori

# Fine d'anno in frenata per i motori alternativi

Attenzione: le auto con motorizzazione alternativa si sono fermate. Non tutte insieme, ovviamente, ma dicembre - almeno in Piemonte - ha fatto registrare per la prima volta dopo molti mesi una diminuzione delle immatricolazioni di questo tipo di vetture rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Lo dicono i dati dell'Anfia sulla base di quelli elaborati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: nelle ultime settimane dell'anno concluso da poco, infatti, le cosiddette automobili "alternative" hanno ceduto il passo. E pur rimanendo superiori alla somma delle altre due tipologie di vetture - quelle tradizionali, alimentate a diesel o a benzina - si accompagnano a un segno "meno". Più precisamente, sono scese da 9431 a 7492 esemplari. Un calo, a dire la verità, che riguarda anche le vetture diesel, che sono scese da 3707 a 2722 immatricolazioni, mentre non hanno accusato rallentamenti le vetture a benzina, che da 3042 di dicembre 2022 sono salite a 3281 di dicembre 2023.

Tra le auto più green a segnare il passo sono le vetture alimentate a Gpl, che scendono da 2143 a 826 vetture. Un calo che assorbe quasi completamente quello complessivo. Ma andando ad analizzare an-

I piemontesi promuovono le ibride ma continuano ad apprezzare anche i modelli a benzina. Giù gpl, plug in e diesel

### I numeri

# 108.960

#### Le alternative nel 2023

Sono le auto vendute in Piemonte e Valle d'Aosta tra gpl, metano, ibride, elettriche e plug in. Sono circa 9 mila in più del 2022

# 92.149

#### Le tradizionali nel 2023

Si tratta di circa 17 mila in più rispetto al 2022: stabili i propulsori a gasolio, in grande rilancio quelli a benzina

che altre voci, si scopre che ci sono segnali di sofferenza anche sotto altre tipologie: le auto ibride, sostanzialmente, tengono. Ma calano: da 6118 a 6013. Leggero aumento per le auto elettriche, che però non si spostano di molto: da 353 a 359. Sono però le vetture "plug in" a mostrare un calo più evidente, passando da 805 a 292. Si conferma, infine, il cammino verso l'irrelevanza delle automobili a metano: se ne sono immatricolate soltanto due in tutto il mese di dicembre. Nell'arco dell'anno, invece, le vetture alternative chiudono il bilancio con un miglioramento rispetto a tutto il 2022 (da poco meno di centomila a quasi 109mila). Crescita complessiva anche per il diesel, che però non sfonda quota 40mila e miglioramento più sostenuto per le auto a benzina: da 37.739 a 52.180. Scendendo nel dettaglio delle "alternative", infine, si conferma il calo delle macchine alimentate a gpl, che scendono di quasi cinquemila unità fermandosi sopra quota 16.100. Migliorano invece nel complesso sia le vetture elettriche (circa mille esemplari in più rispetto al 2022 per un totale oltre quota 5500) che quelle ibride, che crescono da 63.322 a superare le 81mila unità. - **m.sci.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le previsioni di Anfia per il 2024

### Mercato auto europeo, crescita più lenta

A dicembre, per il settimo mese consecutivo, in Europa la quota di vetture elettriche pure (19,6%), ha superato quella delle vetture diesel (10,8%) immatricolate. E anche nell'intero 2023, la quota di mercato delle auto elettriche (15,7%) resta superiore a quella delle auto diesel (11,9%). Diverso il quadro in Italia, dove «l'imma-

tricolato diesel pesa per il 15,2% nel mese, contro il 6,1% delle elettriche», come afferma il bergamasco Roberto Vavassori, presidente di Anfia. L'Associazione nazionale filiera industria automobilistica prevede che nel 2024 «il mercato auto europeo rallenti la crescita al più 3% circa».

©RI/PRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



Home > Stellantis News > Stellantis: il Ministro Urso annuncia una ...

STELLANTIS NEWS

## Stellantis: il Ministro Urso annuncia una serie di incontri la settimana prossima per discutere del futuro degli stabilimenti

Il Ministro Adolfo Urso ha anticipato una serie di incontri con Stellantis che avranno luogo in settimana prossima

di Andrea Senatore

19/01/2024, 16:11 aggiornato il 19/01/2024, 16:30



Il Ministro delle imprese e del made in Italy **Adolfo Urso** ha dichiarato nelle scorse ore che in settimana prossima avrà cinque riunioni con il gruppo **Stellantis** per discutere nel dettaglio del futuro dei vari stabilimenti del gruppo automobilistico in Italia e capire quali sono le reali intenzioni dell'azienda guidata dal CEO **Carlos Tavares**. Urso in proposito ha dichiarato: "Abbiamo costituito un tavolo con Stellantis e tutti gli interessati, comprese le Regioni in cui sono ubicati gli impianti del gruppo. Il tavolo si riunirà nella prossima settimana e, attraverso una serie di cinque incontri, esamineremo dettagliatamente le prospettive e i progetti di Stellantis per ciascuno degli impianti. Ci concentreremo innanzitutto sul sito produttivo di **San Nicola di Melfi**, che richiede chiarezza e certezze per il suo futuro".

NEWS IN TREND



- ▶ Stellantis: il Ministro Urso annuncia una serie di incontri la settimana prossima per discutere del futuro degli stabilimenti
- ▶ Nuova Lancia Ypsilon HF: sarà questo il suo aspetto?
- ▶ Nuova Opel Grandland: ecco come potrebbe apparire la futura generazione
- ▶ Lancia Delta S4 Stradale: scariche di adrenalina speciali | Video
- ▶ Con 20.000 ordini, Stellantis si conferma leader del leasing elettrico in Francia
- ▶ Fiat 500 Elettrica: ecco come è andato il 2023 in Europa della city car
- ▶ Team Peugeot TotalEnergies: ecco i piloti che correranno nel WEC 2024

## Il Ministro Adolfo Urso ha anticipato una serie di incontri con Stellantis che avranno luogo in settimana prossima

Il Ministro delle imprese e del made in Italy a poi continuato dicendo: "Il settore dell'automotive ha affrontato problemi negli ultimi anni a causa della mancanza di attenzione da parte dei governi precedenti, che non intervennero tempestivamente quando fu costituita la grande multinazionale **Stellantis**. Gli interessi di altri Paesi, come **la Francia e gli Stati Uniti**, sembrano essere stati meglio tutelati. Tuttavia, siamo convinti che sia possibile cambiare direzione, e stiamo attivamente lavorando su questo fronte." Urso ha aggiunto che agli incontri parteciperanno anche **Anfia** e sindacati con l'obiettivo di salvaguardare la produzione di auto in Italia.



Vedremo dunque che novità emergeranno in seguito a questo ciclo di riunioni a cui parteciperà Stellantis. Ricordiamo che il **Ministro Urso** spinge per portare la produzione di auto nel nostro paese ad oltre 1 milione l'anno grazie alla collaborazione con **il gruppo automobilistico** di Carlos Tavares e anche all'ingresso di altre case automobilistiche nel nostro paese.



# Eventi

Home > Comunicazione > Eventi > L'Europa e l'industria sostenibile

25/01/2024 dalle 17:00 alle 19:00 📍 Brescia

[salva su vCal](#)[salva su iCal](#)

## L'Europa e l'industria sostenibile

Ottava ed ultima tappa Roadshow SetteOttavi di Confindustria Brescia



### Sede evento

Confindustria Brescia  
Sala Cav. Lav. Pier Giuseppe Beretta  
Via Cefalonia, 62 -Brescia

### Destinatari

Imprese interessate

### Descrizione dei contenuti e delle finalità

**Roadshow SetteOttavi:** ultimo appuntamento dell'Edizione 2023 dedicata agli 8 settori merceologici.

**Giovedì 25 gennaio 2024 alle ore 17.00**, nella Sala Conferenze di Confindustria Brescia ad essere protagonisti saranno gli imprenditori del **Settore METALLURGIA, SIDERURGIA E MINERARIA** con l'evento dal titolo: **"L'Europa e l'industria sostenibile"**.

Al centro dei lavori un'analisi sui nuovi regolamenti europei imposti sia dal FIT for 55 sia dal meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (c.d. Carbon Border Adjustment Mechanism, o "CBAM") e sull'influenza che gli stessi avranno sull'ambiente e sull'economia; cambiamenti normativi importanti ed impattanti, ai quali l'industria europea si dovrà adattare.

All'incontro, che sarà moderato dal giornalista **Roberto Ragazzi (Giornale di Brescia)**, insieme ai vertici di Confindustria Brescia,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

interverranno:

- **Giovanni MARINONI MARTIN** | *Presidente Settore Metallurgia, Siderurgia e Mineraria Confindustria Brescia;*
- **Prof. Antonio GOZZI** | *Presidente Federacciai;*
- **Guido GUIDESI** | *Assessore Sviluppo Economico Regione Lombardia;*
- **On. Isabella TOVAGLIERI** | *Europarlamentare, membro della Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (ITRE);*
- **On. Patrizia TOIA** | *Europarlamentare, Vicepresidente della Commissione ITRE per l'industria, la ricerca e l'energia ;*
- **Paolo STREPARAVA** | *Amministratore Delegato del Gruppo Streparava e Vice Presidente Credito, Finanza, Fisco Confindustria Brescia;*
- **Roberto VAVASSORI** | *Presidente [Anfia](#).*

In allegato il programma completo dell'evento.

### Modalità di iscrizione

Per partecipare all'evento le imprese interessate possono confermare la propria presenza al seguente [LINK](#).

### Contatti

Per maggiori informazioni sull'iniziativa è possibile scrivere all'indirizzo mail: [setteottavi@confindustriabrescia.it](mailto:setteottavi@confindustriabrescia.it)

### Allegati

↓ [CONFINDUSTRIA\\_PROGRAMMA\\_25 GENNAIO-ccE4myQtF.pdf](#)

⏪ **Precedente**

☰ **Torna a tutti gli eventi**

**Successivo** ⏩

#### DOVE SIAMO

Via Pantano 9 - Palazzo Gio Ponti, 20122 Milano

Tel. 02/58370800

[segreteria@confindustria.lombardia.it](mailto:segreteria@confindustria.lombardia.it)

#### NEWSLETTER

Scrivi qui la tua mail

**Invia**

#### CHI SIAMO

Mission  
Governance  
Struttura  
Piccola industria  
Giovani imprenditori  
Contatti  
About Us

#### ASSOCIAZIONI

Le associazioni

#### LOBBY

Politiche industriali  
Politiche territoriali  
Capitale umano e lavoro  
Internazionalizzazione

#### COMUNICAZIONE

Comunicati stampa  
Rassegna stampa  
Eventi  
Relazioni e interventi pubblici  
Progetto Sviluppo  
Sostenibile

#### CLUSTER

#9CTL  
Bandi e informazioni

#### EEN EUROPA

Notizie  
Ricerca Partner  
Internazionali  
Sostenibilità e  
Innovazione  
Eventi informativi e B2B  
Success stories

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Autodata: Una garanzia da oltre 50 anni

SOLERA | Autodata  
Vehicle Repair

Prova Autodata per € 1 oggi!

Collins A Y C CA B GR Accedi / registrati

## Notiziario Motoristico

News Trade News Approfondimenti Opinioni Rivista Autocina Autorizzata

Cerca...

News | 19 January 2024 | Autore: A cura di ANFIA

## Mercato auto Europa 2023: quasi 13 milioni di immatricolazioni, +13,7% sul 2022



Il mercato europeo dell'auto chiude il 2023 a circa 12,8 milioni di immatricolazioni: +13,7% sul 2022 e -18,7% sul 2019.

Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito\* a dicembre le immatricolazioni di auto ammontano a **1.048.727 unità**, il 3,8% in meno rispetto a dicembre 2022.

Nell'intero 2023, i volumi immatricolati raggiungono **12.847.481 unità**, con una **variazione positiva del 13,7% rispetto all'anno precedente**. "Dopo sedici mesi consecutivi con segno positivo, a dicembre il mercato europeo dell'auto arresta la crescita (-3,8%), portando il 2023 a chiudere a circa 12,8 milioni di unità, con volumi in aumento del 13,7% rispetto al 2022, ma in calo del 18,7% rispetto al 2019, pre-pandemia", afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA.



Nell'ultimo mese del 2023, **quasi tutti i major market (incluso UK) risultano in crescita**. È la Francia a registrare il rialzo maggiore (+14,5%), seguita dalla Spagna (+10,6%), dal Regno Unito (+9,8%) e dall'Italia (+5,9%), mentre la Germania, come già a novembre, resta pesantemente negativa (-23%). A dicembre, per il settimo mese consecutivo, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (BEV), pari al 19,6%, ha superato la quota delle vetture diesel (10,8%) immatricolate nel mese. Anche nel cumulo 2023, la quota di mercato delle BEV (15,7%) resta quindi superiore a quella delle auto diesel (11,9%). **In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 15,2% nel mese, contro il 6,1% delle BEV, ad evidenziare quanto la quota delle auto elettriche sia ancora distante da quella dei maggiori Paesi europei**. ANFIA prevede che nell'anno appena iniziato il mercato auto europeo rallenti la crescita al +3% circa, considerando i rischi di recessione di economie trainanti come quella tedesca, le condizioni del credito ancora restrittive e la diffusa riduzione degli incentivi per l'acquisto delle vetture elettriche. Nell'ottica di proseguire il percorso di decarbonizzazione della mobilità in UE costruendo una transizione ordinata e razionale, l'industria automotive si prepara ad intensificare il dialogo istituzionale sui principali dossier in vista delle elezioni europee di giugno. A livello nazionale, proseguono i lavori del Tavolo Sviluppo Automotive per sostenere la riconversione produttiva delle imprese e accelerare gli investimenti in ricerca e sviluppo, per incrementare i volumi produttivi di autoveicoli leggeri e orientare la domanda verso le nuove tecnologie, in primis rimodulando in maniera più attrattiva per i privati e per le aziende la misura dell'Ecobonus", continua Vavassori.

### Immatricolato delle auto ad alimentazione alternativa

Nell'area UE+EFTA+UK, a dicembre, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa **calano dell'8,5%**; si mantengono in crescita sia le auto BEV (+4,9%, con il 19,6% di quota), che le ibride tradizionali (+7,9% con una quota del 26,6%). Nel complesso, sono state immatricolate 573.700 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 54,7% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 28% di quota.

Nei 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano a 190.704 unità a dicembre, in calo del 32,4%, mentre nell'intero 2023, nella stessa area, le ricaricabili sono 1.866.464, in crescita dell'8,3%. **In Italia, i volumi totalizzati a dicembre 2023 si attestano a 111.111 (+5,9%)**. Nell'intero 2023, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.565.331 unità, con un rialzo del 18,9% rispetto ai volumi del 2022.

Secondo le stime di ISTAT, a dicembre **l'indice nazionale dei prezzi al consumo** registra un aumento dello 0,2% su base mensile e dello 0,6% su base annua (da +0,7% del mese precedente). Il rallentamento su base tendenziale dell'inflazione è dovuto per lo più ai prezzi dei Beni energetici regolamentati (che accentuano la loro flessione da -34,9% a -41,6%), dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona e degli Alimenti lavorati; un sostegno alla dinamica dell'inflazione invece deriva dall'attenuarsi del calo dei prezzi degli Energetici non regolamentati (da -22,5% a -21,1%) e dall'accelerazione di quelli degli Alimenti non lavorati. Nell'ambito degli Energetici non regolamentati, a registrare una flessione meno marcata sono i prezzi dell'Energia elettrica mercato libero (da -51,6% a -50,7%), quelli del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -46,5% a -41,3%), quelli del Gasolio per riscaldamento (da -10,2% a -6,2%) e quelli del Gasolio per i mezzi di trasporto (da -1,3% a -0,5%; -3,7% su base mensile). Decelerano i prezzi della

### Notizie in primo piano

MoveYourStock.com: servizi innovativi per l'automotive

Original Birth: nuova gamma supporti motore attivi

Tanti servizi in un click: C.D.R. lancia la nuova App ONDRIVE

Pagamenti digitali rapidi: Qomodo digitalizza così l'aftermarket

Parti per sterzo e sospensioni Sidem: 90 anni di esperienza

Benzina (da +7,5% a +5,0%; -2,9% il congiunturale), mentre registrano una flessione più ampia quelli degli Altri carburanti (da -12,4% a -14,4%; -0,3% il congiunturale).

## Le auto a benzina in pole

Analizzando il mercato per alimentazione, **le autovetture a benzina chiudono dicembre in crescita del 24,9%**, con una quota di mercato del 30,4%. Calano, invece, le autovetture diesel (-19,7% su dicembre 2022), con una quota del 15,2%. Nell'intero anno, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate del 22,4% (28,6% di quota) e quelle delle diesel del 5,9% (17,5% di quota nel periodo). Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 54,4% del mercato del solo mese di dicembre, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2022 (+6,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 21,8% e salgono ad una quota di mercato del 54% (+1,3 punti percentuali rispetto al totale del 2022).

Le **autovetture elettrificate** rappresentano il 45,1% del mercato di dicembre, mentre nel cumulato hanno una quota del 44,8%, con volumi in crescita (+8,3% nel mese e +24,1% nel cumulato). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 6% nel mese, con una quota di mercato del 35%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 25,4%, con una quota del 36,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) crescono del 17,1% nel mese (quota di mercato: 10,2%) e del 18,9% nel cumulato (quota: 8,6%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 6,1% e aumentano del 50,6% nel mese.

Calano, al contrario, le ibride plug-in, -12,4%, con il 4% del mercato del mese. Nel cumulato 2023 entrambe le alimentazioni risultano in aumento, rispettivamente +34,8% (quota: 4,2%) e +6,8% (quota: 4,4%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,2% dell'immatricolato di dicembre, di cui il 9% è composto da autovetture Gpl (+0,2% su dicembre 2022) e lo 0,2% da autovetture a metano (-56%). Nel cumulato annuo, le autovetture Gpl risultano in crescita del 20,3% (quota: 9,1%) e quelle a metano in calo dell'82,4% (quota: 0,1%).

## La Spagna e la Francia

La Spagna totalizza **81.772 immatricolazioni a dicembre 2023**, il 10,6% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nel periodo gennaio-dicembre 2023, il mercato risulta in crescita del 16,7%, con 949.359 unità immatricolate. L'Associazione spagnola dell'automotive **ANFAC** rileva che la chiusura del 2023 in crescita, con un mercato di oltre 949mila nuove immatricolazioni, è sicuramente positiva, ma ricorda che **la Spagna deve superare la barriera del milione di autovetture vendute entro il 2024**.

A tal fine, è necessario continuare a promuovere misure che supportino **il percorso di decarbonizzazione del Paese**, attraverso il rinnovo del parco e l'introduzione graduale di veicoli a zero e basse emissioni. I consumatori devono sapere che è il momento di acquistare un'auto nuova, a maggior ragione se è elettrica o ibrida plug-in. Il Piano MOVES ha ancora fondi disponibili, oltre alla detrazione fino al 15% sull'IRPEF (l'equivalente dell'IRPEF italiana).

Nel 2024 si dovranno quindi fare passi avanti non solo in direzione della ripresa del mercato, ma anche nella spinta definitiva degli automobilisti verso i veicoli elettrificati, con nuove politiche che generino davvero un cambio di tendenza. Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, **nel 2023 le nuove immatricolazioni intestate a società aumentano del 13,1% rispetto a gennaio-dicembre 2022 e le vendite ai privati segnano +14,5%, mentre il canale del noleggio cresce del 37,5%**. Le autovetture a benzina rappresentano il 36% del mercato di dicembre 2023 (stabili rispetto a dicembre 2022). A seguire, le vetture ibride non ricaricabili sono il 34,1% del mercato del mese (+24,3%), le autovetture diesel il 10,9% (ma i volumi diminuiscono del 26,5% rispetto al dodicesimo mese del 2022), seguite dalle ibride plug-in (8% la quota del mese e +41,3% sullo scorso anno), dalle elettriche (7,2% nel mese, +73,2% rispetto a dicembre 2022) e dalle auto a gas (3,7% di quota di mercato). Nel cumulato 2023, aumentano le immatricolazioni di tutte le alimentazioni, tranne le diesel, che calano del 15%. Il mercato risulta così composto per il 41,9% da vetture a benzina, per il 17,1% da vetture diesel, per il 3,8% da BEV, per il 5,9% da PHEV, per il 29,5% da ibride non ricaricabili e, infine, per l'1,8% da vetture a gas. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> nel mese di dicembre 2023 si attestano a 112,6 g/km, il 5,4% in meno di dicembre 2022.

In **Francia**, a dicembre 2023, si registrano **181.005 nuove immatricolazioni, in crescita del 14,5% rispetto a dicembre 2022**. Nell'intero 2023, l'incremento si attesta al 16,1% per un totale di **1.774.723 immatricolazioni rispetto al 2022**. Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-22,1%) e a bioetanolo (-38,1%). Tutte le altre alimentazioni sono invece in aumento.

Le elettriche hanno una quota di mercato del 20,6% nel mese, contro il 15,8% di un anno fa. Nel totale annuo, le diesel calano del 28,2% e detengono una quota del 9,7%, mentre aumentano le elettriche (quota del 16,8%) e le PHEV (quota del 9,2%), rispettivamente del 47% e del 28,8%.

## Il mercato tedesco e quello inglese

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a dicembre **241.883 unità**, in calo del 23%. Nell'intero 2023, le immatricolazioni si attestano a **2.844.609 unità**, in aumento del 7,3% rispetto al 2022 (ma -21% circa rispetto a gennaio-dicembre 2019). Gli ordini domestici a dicembre 2023 calano del 14%, mentre nel periodo gennaio-dicembre 2023 la flessione si attesta al 18%. Dal punto di vista delle alimentazioni alternative, **le auto ibride (+1,6%) rappresentano il 29,5% del mercato nel mese**, di cui il 6,2% sono ibride plug-in (-51%). Con una quota del 18,4%, le auto elettriche (BEV) registrano un incremento dell'11,4%. Infine, le vetture a gas (-14,1%) rappresentano lo 0,5% nel mese. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle auto di nuova immatricolazione aumentano del 4,9% rispetto alla media del 2022 e si attestano a 114,9 g/km.

Il **mercato inglese**, infine, a dicembre totalizza 141.092 nuove autovetture immatricolate, con un rialzo del 9,8% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nel periodo gennaio-dicembre 2023, le immatricolazioni si attestano a 1.903.054 unità, il 17,9% in più rispetto a gennaio-dicembre 2022. L'Associazione inglese dell'automotive **SMMT** fa notare che, con l'attenuarsi delle problematiche legate all'approvvigionamento di veicoli, il mercato delle auto nuove si sta risolvendo, registrando l'anno migliore dalla pandemia.

Stimolato dagli investimenti del segmento delle flotte, in particolare nei veicoli elettrici di ultima generazione, **la sfida per il 2024 è quella di realizzare una ripresa green**. Il governo ha sfidato il settore automobilistico britannico con un calendario di transizione molto ambizioso e sta investendo sull'elettrico. Adesso deve però supportare i consumatori con incentivi che permettano al Regno Unito di diventare uno dei principali mercati europei per i veicoli a zero emissioni. Nel mese, le immatricolazioni delle flotte crescono del 38,7%, mentre le vetture intestate a privati





NUMERI, POLITICHE E SCENARI

# Mercato auto: saldo europeo 2023 positivo, elettriche superano diesel

by Redazione · 19 Gennaio 2024



Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a dicembre le immatricolazioni di auto ammontano a 1.048.727 unità, il 3,8% in meno rispetto a dicembre 2022.

Nell'intero 2023, i volumi immatricolati raggiungono 12.847.481 unità, con una variazione positiva del 13,7% rispetto all'anno precedente.

“Dopo sedici mesi consecutivi con segno positivo, a dicembre il mercato europeo dell'auto arresta la crescita (-3,8%), portando il 2023 a chiudere a circa 12,8 milioni di unità, con volumi in aumento del 13,7% rispetto al 2022, ma in calo del 18,7% rispetto al 2019, pre-pandemia – afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di [ANFIA](#).”

Nell'ultimo mese del 2023, quasi tutti i **major market** (incluso UK) risultano in crescita. E' la Francia a registrare il rialzo maggiore (+14,5%), seguita dalla Spagna (+10,6%), dal Regno Unito (+9,8%) e dall'Italia (+5,9%), mentre la Germania, come già a novembre, resta pesantemente negativa (-23%).

A dicembre, per il settimo mese consecutivo, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (BEV), pari al 19,6%, ha superato la quota delle vetture diesel

Cerca

CERCA

## Articoli recenti

[Mercato auto: saldo europeo 2023 positivo, elettriche superano diesel](#)  
 Al via il 15 marzo la nuova edizione di Saft, la scuola di alta formazione per la transizione ecologica  
 Stellantis Ventures investe in Tiamat e nella tecnologia delle batterie agli ioni di sodio  
 Mangime animale: cambiarlo riduce il consumo di risorse naturali come suolo e acqua

(10,8%) immatricolate nel mese. Anche nel cumulato 2023, la quota di mercato delle BEV (15,7%) resta quindi superiore a quella delle auto diesel (11,9%). In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 15,2% nel mese, contro il 6,1% delle BEV, ad evidenziare quanto la quota delle auto elettriche sia ancora distante da quella dei maggiori Paesi europei.

ANFIA prevede che nell'anno appena iniziato il mercato auto europeo rallenti la crescita al +3% circa, considerando i rischi di recessione di economie trainanti come quella tedesca, le condizioni del credito ancora restrittive e la diffusa riduzione degli incentivi per l'acquisto delle vetture elettriche.

1EU 27 + EFTA + Regno Unito (ricordiamo che dal 1° febbraio 2020 il Regno Unito non fa più parte dell'Unione Europea). I dati per Malta non sono al momento disponibili. Nell'ottica di proseguire il percorso di decarbonizzazione della mobilità in UE costruendo una transizione ordinata e razionale, l'industria automotive si prepara ad intensificare il dialogo istituzionale sui principali dossier in vista delle elezioni europee di giugno.

A livello nazionale, proseguono i lavori del **Tavolo Sviluppo Automotive** per sostenere la riconversione produttiva delle imprese e accelerare gli investimenti in ricerca e sviluppo, per incrementare i volumi produttivi di autoveicoli leggeri e orientare la domanda verso le nuove tecnologie, in primis rimodulando in maniera più attrattiva per i privati e per le aziende la misura dell'**Ecobonus**".

Nell'area UE+EFTA+UK, a dicembre, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa calano dell'8,5%; si mantengono in crescita sia le auto BEV (+4,9%, con il 19,6% di quota), che le ibride tradizionali (+7,9% con una quota del 26,6%). Nel complesso, sono state immatricolate 573.700 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 54,7% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 28% di quota. Nei 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano a 190.704 unità a dicembre, in calo del 32,4%, mentre nell'intero 2023, nella stessa area, le ricaricabili sono 1.866.464, in crescita dell'8,3%.

## Il mercato italiano

In Italia, i volumi totalizzati a dicembre 2023 si attestano a 111.111 (+5,9%).

Nell'intero 2023, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.565.331 unità, con un rialzo del 18,9% rispetto ai volumi del 2022.

Analizzando il mercato per alimentazione, le autovetture a **benzina** chiudono dicembre in crescita del 24,9%, con una quota di mercato del 30,4%. Calano, invece, le autovetture **diesel** (-19,7% su dicembre 2022), con una quota del 15,2%.

Nell'intero anno, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate del 22,4% (28,6% di quota) e quelle delle diesel del 5,9% (17,5% di quota nel periodo).

Le **immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa** rappresentano il 54,4% del mercato del solo

mese di dicembre, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2022 (+6,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 21,8% e salgono ad una quota di mercato del 54% (+1,3 punti percentuali rispetto al totale del 2022). Le autovetture **elettrificate** rappresentano il 45,1% del mercato di dicembre, mentre nel cumulato hanno una quota del 44,8%, con volumi in crescita (+8,3% nel mese e

Green jobs: quasi 40 milioni di nuovi posti di lavoro al 2030



I agree with the [Terms and conditions](#) and the [Privacy policy](#)

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

## Commenti recenti

Nessun commento da mostrare.

### POPULAR



**Mercato auto: saldo europeo 2023 positivo, elettriche superano diesel**

Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi



**Al via il 15 marzo la nuova edizione di Safta, la scuola di alta formazione per la transizione ecologica**

Safta, la Scuola di Alta Formazione per la Transizione Ecologica,



**Stellantis Ventures investe in Tiamat e nella tecnologia delle batterie agli ioni di sodio**

Stellantis Ventures, il fondo di venture capital di Stellantis N.V.,

+24,1% nel cumulato). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 6% nel mese, con una quota di mercato del 35%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 25,4%, con una quota del 36,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) crescono del 17,1% nel mese (quota di mercato: 10,2%) e del 18,9% nel cumulato (quota: 8,6%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 6,1% e aumentano del 50,6% nel mese. Calano, al contrario, le ibride plug-in, -12,4%, con il 4% del mercato del mese. Nel cumulato 2023 entrambe le alimentazioni risultano in aumento, rispettivamente +34,8% (quota: 4,2%) e +6,8% (quota: 4,4%). Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 9,2% dell'immatricolato di dicembre, di cui il 9% è composto da autovetture **Gpl** (+0,2% su dicembre 2022) e lo 0,2% da autovetture a **metano** (-56%). Nel cumulato annuo, le autovetture Gpl risultano in crescita del 20,3% (quota: 9,1%) e quelle a metano in calo dell'82,4% (quota: 0,1%).

SHARE THIS

[ALIMENTAZIONI ALTERNATIVE](#) [BEV](#) [GPL](#) [METANO](#) [PHEV](#) [VETTURE](#)

#### LASCIA UN COMMENTO

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

#### YOU MIGHT BE INTERESTED IN

**Focus Autovetture Europa e Mercati Internazionali – 12/2023**  
Immatricolazioni per Paese – Dicembre 2023



**Mercato Auto Europa: -4% a dicembre, pesa l'effetto Germania**

#EUROPA

Novità del mercato: tutte le notizie

Bilancio del mercato auto europeo 2023: trend di crescita, sfide e prospettive per il prossimo anno con le elezioni europee in vista



Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

19 Gennaio 2024 - 09:19

Il **mercato europeo dell'auto** ha chiuso il 2023 con circa **12,8 milioni di immatricolazioni auto**, registrando un aumento del 13,7% rispetto al 2022, ma evidenziando una contrazione del 18,7% rispetto al pre-pandemia nel 2019. A dicembre, le immatricolazioni hanno subito una flessione del 3,8%, principalmente a causa della significativa diminuzione in **Germania** (-23%). In previsione delle [elezioni europee 2024](#), l'industria automotive si prepara a navigare attraverso le sfide legate alla futura legislazione.

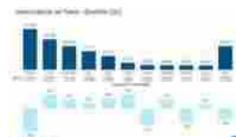
## IMMATRICOLAZIONI AUTO EUROPA 2023 E PREVISIONI 2024

Le **immatricolazioni auto** complessive dell'**Unione europea**, ampliata all'EFTA e al Regno Unito, a **dicembre 2023** ammontano a **1.048.727 unità**, in diminuzione (-3,8%) rispetto allo stesso periodo del 2022. Nonostante la contrazione mensile, l'intero 2023 ha visto un aumento del +13,7%, con **l'Italia, il Regno Unito, la Spagna e la Francia in crescita**, mentre la Germania ha registrato un notevole calo (-23%).

## AUTO ELETTRICHE E IBRIDE VENDUTE IN EUROPA

A **dicembre**, le **auto elettriche nuove** hanno conquistato il **19,6% di quota** di mercato, superando le vetture diesel (10,8%). Nel 2023, le auto elettriche hanno mantenuto una quota di mercato del 15,7%, superando le auto diesel (11,9%). Tuttavia, **in Italia**, le immatricolazioni di auto elettriche rappresentano solo il **4%** ([vedi qui il bilancio del mercato auto Italia 2023](#)), sottolineando la necessità di ulteriori sforzi per raggiungere gli standard europei. ANFIA prevede una crescita rallentata del mercato europeo dell'auto nel 2024, stimando un aumento del circa il 3%, considerando le sfide economiche e la riduzione degli incentivi per le vetture elettriche.

**Gli incentivi per le auto più ecologiche in Italia** sono stati annunciati a fine 2023, ma [approvati solo il 18 gennaio 2024](#). [Clicca l'immagine sotto](#) per vedere a tutta larghezza le **immatricolazioni auto**



**Mercato Auto Europa: -4% a dicembre, pesa l'effetto Germania**



**Incentivi auto 2024: al via le prenotazioni (con gli sconti vecchi)**



**Blocco traffico Roma 14 gennaio 2024: orari e deroghe**

### Europa per Brand.

	Dicembre/December				Gennaio-dicembre/January-December					
	quota %		Unità		quota %		Unità			
	% share	2022	2023	2022	% share	2023	2022	2023		
Volkswagen Group	26,0	25,2	273.176	274.671	-0,5	25,9	24,8	3.324.705	2.804.700	+18,5
Volkswagen	11,1	11,2	116.075	122.226	-5,0	10,6	10,7	1.257.139	1.209.665	+12,3
Audi	5,4	5,6	56.272	61.180	-8,0	5,7	5,4	733.176	614.900	+19,2
Skoda	5,1	4,4	53.906	47.524	+13,4	5,3	4,8	680.153	538.569	+26,3
Seat	1,9	1,4	20.135	15.721	+28,1	1,9	1,8	247.144	204.334	+21,0
Cupra	1,9	1,5	19.443	16.083	+20,9	1,6	1,3	199.274	141.430	+40,9
Porsche	0,7	1,0	6.840	11.445	-40,2	0,8	0,8	99.046	87.387	+13,3
Others <sup>2</sup>	0,0	0,0	503	492	-2,1	0,1	0,1	8.772	8.415	+4,2
Stellantis	13,0	14,7	136.016	159.793	-14,9	16,6	18,2	2.128.625	2.052.722	+3,7
Peugeot	3,7	4,2	38.652	45.271	-14,4	5,0	5,5	639.848	619.517	+3,3
Opel/Vauxhall	3,0	3,1	30.948	33.399	-7,3	3,6	3,8	458.992	428.540	+7,1
Fiat <sup>1</sup>	2,4	2,9	25.522	31.254	-18,4	3,0	3,5	381.026	394.507	-3,4
Citroen	2,1	2,3	21.884	25.269	-13,4	2,9	3,3	369.750	375.519	-1,5
Jeep	0,9	1,1	9.212	11.868	-22,4	1,0	0,9	126.655	103.281	+22,4
DS	0,3	0,4	3.459	4.025	-14,1	0,4	0,3	50.088	32.928	+52,1
Alfa Romeo	0,3	0,5	2.784	5.041	-44,8	0,4	0,4	48.444	49.997	-3,1
Lancia/Chrysler	0,3	0,2	3.018	2.605	+15,9	0,3	0,4	44.815	41.104	+9,0
Others <sup>2</sup>	0,1	0,1	537	961	-44,1	0,1	0,1	9.007	7.329	+22,9
Renault Group	10,6	10,6	111.635	116.022	-3,8	9,7	9,4	1.242.293	1.062.259	+16,9
Renault	6,3	6,2	65.744	67.247	-2,2	5,3	5,2	681.023	583.227	+16,8
Skoda	4,3	4,4	45.184	48.308	-6,5	4,3	4,2	557.253	475.748	+17,1
Alpine	0,1	0,0	707	467	+51,4	0,0	0,0	4.017	3.284	+22,3
Hyundai Group	7,3	6,7	77.059	73.323	+5,1	8,6	9,4	1.106.467	1.060.955	+4,3
Kia	3,3	3,0	34.252	33.251	+3,0	4,5	4,8	572.297	542.852	+5,4
Hyundai	4,1	3,7	42.807	40.072	+6,8	4,2	4,6	534.170	518.103	+3,1
Toyota Group	8,6	7,9	90.662	85.804	+5,7	7,1	7,3	913.955	819.044	+11,4
Toyota	6,9	6,2	72.444	67.647	+7,1	5,7	5,7	728.991	647.464	+12,4
Lexus	1,7	1,7	18.219	18.157	+0,3	1,4	1,5	184.964	171.580	+7,8
BMW Group	6,8	6,3	71.449	69.236	+3,2	6,9	7,1	888.770	806.327	+10,2
BMW	6,3	5,9	65.637	64.176	+2,3	6,4	6,8	828.484	787.068	+8,8
Mini	0,6	0,5	5.812	5.058	+14,9	0,5	0,3	60.286	39.259	+53,4
Mercedes-Benz	6,7	6,4	70.223	69.864	+0,5	5,5	5,8	710.433	656.118	+8,3
Mercedes	6,4	6,2	67.144	67.075	+0,1	5,3	5,6	682.498	634.763	+7,5
Smart	0,3	0,3	3.079	2.789	+10,4	0,2	0,2	27.935	21.355	+30,8
Ford	3,4	3,8	35.318	41.775	-15,5	4,0	4,6	518.371	516.509	+0,4
Tesla	3,7	5,1	38.973	55.859	-30,2	2,9	2,1	366.326	233.403	+56,9
Nissan	2,4	2,2	25.041	23.656	+5,9	2,3	2,1	293.476	238.335	+23,1
Nissan Cars	2,9	3,1	30.478	33.976	-10,3	2,2	2,2	287.150	247.306	+16,3
Suzuki	1,5	1,1	15.219	12.401	+22,7	1,5	1,2	187.344	132.311	+41,6
Mazda	1,4	1,3	14.748	14.466	+1,9	1,4	1,2	182.532	140.225	+30,2
Jaguar Land Rover Group	1,1	0,8	11.598	8.788	+32,0	1,1	1,1	145.490	119.892	+21,4
Land Rover	0,9	0,6	9.853	6.936	+42,1	0,9	0,8	120.588	94.893	+27,1
Jaguar	0,2	0,2	1.745	1.852	-5,8	0,2	0,2	24.902	24.999	-0,4
Honda	0,4	0,3	4.477	3.443	+30,0	0,5	0,6	60.606	67.188	-9,8
Mitsubishi	0,4	0,7	4.227	7.628	-44,6	0,3	0,5	42.823	57.146	-25,1

SOURCE: ACEA MEMBERS

1/2/3/4 estimation based on total by market

## MERCATO IN ITALIA E ALTRE AREE EUROPEE

In **Italia**, a dicembre 2023, le immatricolazioni totali sono state 111.111 unità, con un aumento del +5,9%. Nel 2023, le immatricolazioni complessive raggiungono 1.565.331 unità, con un aumento dell'18,9%. Le vendite di **auto ad alimentazione alternativa** diminuiscono dell'8,5% a dicembre nell'area **UE+EFTA+UK**, mentre le auto ibride elettriche (BEV) aumentano del 4,9%.

Nel dettaglio, le **auto ibride** rappresentano il **54,7% del mercato**, mentre le vetture **ricaricabili** (BEV e PHEV) raggiungono il **28% di quota**. L'industria automobilistica europea affronta il 2024 con la prospettiva di un rallentamento nella crescita del mercato auto, secondo **l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica**. **"ANFIA prevede che nell'anno appena iniziato il mercato auto europeo rallenti la crescita al +3% circa, considerando i rischi di recessione di economie trainanti come quella tedesca, le condizioni del credito ancora restrittive e la diffusa riduzione degli incentivi per l'acquisto delle vetture elettriche"**, è il commento di **Roberto Vavassori**, Presidente di **ANFIA**.

L'industria italiana

# Riconvertire le aziende all'elettrico L'automobile prova a fare l'impresa

ALBERTO CAPROTTI

Le difficoltà di convertire all'elettrico un sistema che ha sempre solo costruito con grande successo auto con motori termici. E la necessità di difendere l'occupazione di un settore che deve trasformare la minaccia cinese in un'opportunità di sviluppo. Sono questi i temi caldi per la filiera dell'automobile italiana che ha iniziato l'anno con numeri positivi ma che convive con prospettive preoccupanti, nonostante alcuni sondaggi dipingano la situazione in maniera più rosea di quanto in realtà sia.

Lo sottolinea Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera produttiva automotive italiana, di cui fanno parte le 2.167 imprese della componentistica che impiega circa 167.000 addetti e genera un fatturato di 55,9 miliardi di euro. **Presidente, secondo un sorprendente report dell'Osservatorio TEA del dicembre scorso, 8 aziende su 10 in Italia guardano con fiducia alla transizione elettrica. E addirittura per l'83% delle aziende, le trasformazioni avranno impatto nullo o positivo sull'occupazione. Come commenta questi dati?**

Basta guardare cosa sta accadendo a Melfi e in altri distretti italiani per comprendere che in realtà c'è una grande preoccupazione, e già ora una sensibile diminuzione del lavoro. Quello che l'Osservatorio TEA trascura nel suo report è il fatto che la realizzazione di vetture elettriche è meno complessa e comporta la realizzazione di meno componenti, quindi alla aziende verrà sottratto del lavoro che verrà internalizzato dalle Case costruttrici per cercare di recuperare valore. Detto questo, la filiera dell'auto che rappresento non ha alcuna intenzione nell'interesse di portare avanti battaglie ideologiche contro l'elettrificazione, anzi. Il futuro è inevitabilmente quello, ma occorre arrivarci seguendo criteri logici progressivi e di neutralità tecnologica. **Che prospettive vede Anfia per l'elettrico che non decolla ma diventa giocoforza l'ago della bilancia per chi lavora intorno all'auto?**

Anche a livello europeo, la mobilità 100% a batteria ha avuto un ottimo sprint iniziale, anche favorito dagli incentivi, ma che ha soddisfatto curiosità e bisogni solo di una fetta di popolazione che vede l'elettrico come la seconda o la terza vettura di famiglia. Soddissfatta quella fascia di mercato, la domanda si è appiattita. E ora occorre una nuova spinta: a livello di bonus, ma anche iniziando a capire che non tutti i veicoli elettrici sono uguali a livello di consumi. E che su questi ultimi occorre ragionare. Senza dimenticare che purtroppo a oggi il 60% dell'energia che muove le auto elettriche in Italia proviene ancora da fonti fossili. Il vero tema dell'elettrificazione è dunque quello dell'energia: quando e come cioè avremo elettricità "pulita" a prezzo adeguato per i consumatori a disposizione anche per la mobilità.

**L'Osservatorio TEA stima addirittura un incremento degli occupati della filiera dello 0,6% al 2027. È una stima verosimile?**

Dipende di quali orizzonti si parla. Se si passasse oggi esclusivamente all'elettrico, decine di migliaia di persone perderebbero certamente il lavoro. Se guardiamo invece a un orizzonte più lontano, anche per una questione demografica, una transizione ordinata e l'applicazione di una normativa Euro 7 revisionata potrebbero contenere l'impatto negativo attorno ai 10mila posti in meno al 2030-2032. Per fortuna, almeno il 60% dei componenti attuali di un'auto rimarranno anche in futuro, mentre le aziende che producono parti relative ai motori e ai cambi dovranno riconvertirsi per forza. Alcune potranno farlo, altre no.

**Questo comporta il problema di riconvertire anche le competenze del personale. Quasi la metà delle aziende denuncia infatti gravi difficoltà nella ricerca delle nuove professionalità. Che ne pensa?**

Non dobbiamo farci troppe illusioni. La richiesta delle aziende è in continuo cambiamento e non possiamo chiedere l'impossibile al nostro sistema formativo. Occorre puntare su un'ottima istruzione di base del lavoro che in molti casi già abbiamo, e lavorare con flessibilità sui distretti. Ma

occorra tempo.

**Quanto esporta attualmente la filiera automotive italiana?**

Nel primo semestre 2023, l'export è stato di 13 miliardi di euro di componenti a fronte di 10 miliardi di importazioni. Quindi è prevedibile un saldo positivo che a livello di anno pieno diventa di circa 6 miliardi di euro. Questo malgrado l'Italia esporti, nello stesso semestre, automobili per 12 miliardi di euro e ne spenda 18 per acquistarle all'estero.

**Quindi è irraggiungibile l'obiettivo indicato dal governo di 1 milione di veicoli prodotti in Italia?**

Il tavolo dell'Automotive convocato per l'1 febbraio su questo tema è un segnale molto positivo e incoraggiante nei confronti del settore della mobilità che in Italia dà lavoro complessivamente a 1,2 milioni di persone e garantisce oltre 75 miliardi di imposte allo stato. L'obiettivo di 1 milione di auto italiane è sfidante ma raggiungibile a determinate condizioni che vanno chiarite e per le quali occorre predisporre subito piani concreti. Considerando che abbiamo sul territorio un solo costruttore di volume, che è Stellantis.

**L'espansione cinese è un problema o un'opportunità per la filiera?**

È senz'altro un'opportunità per le aziende italiane già presenti in Cina che è il mercato più grande del mondo e quest'anno ha prodotto 30 milioni di veicoli, un terzo cioè del totale mondiale. Pensare di essere un componentista serio e con prospettive senza considerare il cliente più forte, è impossibile. Chi in Cina non c'è ha motivo di preoccuparsi: solo per fare due esempi, un costruttore forte come BYD ha fatto realizzare navi di enorme capacità per trasportare le sue vetture in Europa. E Geely ha addirittura acquistato un intero cantiere navale in prospettiva esportazione. L'invasione è inevitabile, ma per difendere le nostre aziende sarebbe utile che i dazi di importazione dalla Cina fossero almeno pari a quelli di esportazione verso quel Paese, cosa che chiediamo da tempo ma che oggi non avviene. Sarebbe prima di tutto una misura di corretta "igiene" commerciale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LO SCENARIO

Occorre una riflessione complessiva sull'energia visto che al momento il 60% di quella utilizzata per i trasporti proviene dalle fonti fossili

Roberto Vavassori (Anfia): «Con la situazione attuale decine di migliaia di persone perderebbero il lavoro, con una transizione ordinata invece l'impatto può essere gestito. La Cina non è un pericolo ma un'opportunità se i dazi fossero paritetici»



Il comparto  
automotive  
italiano nel  
2023 ha  
incassato  
dall'export  
26 miliardi di  
euro: il 67,9%  
della sua  
produzione è  
composta da  
elementi  
meccanici,  
il 16,0% da  
motori e parti  
di motori  
Sotto, il  
presidente  
dell'Anfia  
Roberto  
Vavassori /Ansa



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## Il futuro dell'auto tra incentivi e tecnologie

Per favorire il ricambio del parco circolante è necessario arrivare al target di 1 milione di autoveicoli leggeri prodotti nel nostro Paese: è quanto emerge dal recente Tavolo Sviluppo Automotive organizzato da **Anfia**. Obiettivo che si può raggiungere rafforzando le misure di sostegno alle vendite di auto elettriche e promuovendo le attività di ricerca e sviluppo - commenta Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia**. L'impegno verso un futuro sostenibile è stato evidenziato anche da Hyundai nel corso del recente Consumer Electronics Show di

Las Vegas. Con lo slogan Ease every way' abbiamo voluto definire il nostro obiettivo di semplificare la vita quotidiana delle persone attraverso i software e l'intelligenza artificiale e il sostegno all'elettrificazione e all'idrogeno - commenta Andrea Crespi, presidente di Hyundai Italia.



Le imprese

di Rita Querezè

# Crisi dell'economia tedesca, il made in Italy perde 1 miliardo

## Nel terzo trimestre l'export verso Berlino è sceso del 5,4%

Cala l'interscambio commerciale tra Italia e Germania. Nei primi nove mesi del 2023 il dato registra un meno 1% a 124,2 miliardi. Ma se si guardano i singoli trimestri uno per uno, si scopre che la frenata decisa è nel terzo trimestre dell'anno: l'interscambio con la Germania è sceso infatti del 3,8%, le nostre esportazioni verso Berlino sono diminuite del 5,4%, passando da 18,6 a 17,6 miliardi. In tre mesi è venuto meno un miliardo di export tondo tondo.

Il fatto che il Pil della Germania sia sceso dello 0,3% nel 2023 portando il Paese in recessione non è per l'Italia una buona notizia, visto il grado di interconnessione tra due economie. Rassicura Jörg Buck, consigliere delegato di Ahk Italien, la camera di commercio italo-germanica: «Si è creata una sorta di *Deutsche Angst*, paura del rallentamento tedesco, ma si tratta più che

altro di una fase di incertezza, per superarla serve soprattutto un orientamento chiaro sulle politiche industriali. Puntiamo molto sul piano di azione tra Italia e Germania firmato dai nostri rispettivi capi del governo lo scorso novembre, ora l'importante è non perdere la bussola in vista della campagna elettorale europea perché l'Europa è cruciale per entrambi i Paesi. Dovremo ristrutturare le nostre economie insieme e con una strategia coordinata».

Per quanto riguarda i settori, uno degli ambiti più a rischio è quello della componentistica per l'auto, che ha come primo approdo proprio in Germania. Per ora, nessun terremoto: secondo i dati **Anfia** nei primi dieci mesi dell'anno non si sono avuti contraccolpi, la situazione è abbastanza stabile. Per quanto riguarda le macchine utensili, i preconsuntivi 2023 di Ucimu

parlano di 335 milioni di export verso la Germania nel 2023, +10% rispetto al 2022. «La Germania è il nostro secondo mercato di sbocco — fa il punto la presidente di Ucimu Barbara Colombo —. Con le associazioni dei produttori tedeschi dobbiamo capire se favorire un partenariato per reagire alla crisi aggredendo mercati nuovi. A breve terremo un forum allargato a Berlino».

Per quanto riguarda i territori, interessante il punto di osservazione dell'Emilia Romagna, regione con la più alta quota di export procapite. «La nostra produzione è diversificata su 20 importanti filiere, inoltre esportiamo in tutto il mondo. Questo ci aiuta. Certo, la Germania si è potuta permettere di avere un costo del lavoro del 30-40% superiore al nostro anche grazie al fatto che un pezzo dei suoi prodotti sono in realtà fatti in

altri territori a prezzi più bassi», dice Walter Caiumi, presidente di Confindustria Emilia, imprenditore con attività importanti anche in Germania. «Se il tuo più importante cliente ha un grosso problema, che cosa fai? La risposta è semplice: cerchi di diversificare e vendere i tuoi prodotti anche a qualcun altro. E' quello che stiamo facendo noi adesso», spiega Mario Gnutti, alla guida dell'azienda di famiglia, la Carlo Gnutti spa nel settore della componentistica, oltre che vicepresidente di Confindustria Brescia. «Ma in realtà anche i capofiliera tedeschi stanno riorganizzando la loro catena del valore andando a produrre dove trovano costi che garantiscono competitività — continua Gnutti —. Non siamo di fronte a una crisi congiunturale ma strutturale. I tedeschi in ogni caso hanno tutte le carte per uscirne forti come prima. Ma serve tempo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

3,8

per cento il calo dell'interscambio tra Italia e Germania nel terzo trimestre del 2023. Export giù a 17,6 miliardi



**Tra i due Paesi**  
Jörg Buck, consigliere delegato Camera di commercio italo-tedesca (AHK Italien)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL MINISTRO DELLE IMPRESE URSO

# «Auto, Stellantis da sola non basta In Italia serve un altro produttore»

Ecco a quali condizioni può arrivare uno straniero, come Tesla o un cinese

**Pierluigi Bonora**

■ «L'Italia è l'unico Paese in Europa con una sola Casa automobilistica. Così, un indotto non può reggere. Per questo dobbiamo lavorare alla nascita di un'altra Casa automobilistica nel Paese». L'affermazione di Adolfo Urso (*in foto*), ministro delle Imprese e del Made in Italy, apre con decisione un nuovo fronte nel dialogo in corso con le associazioni del settore e i sindacati metalmeccanici. In proposito, per raggiungere l'obiettivo di portare la produzione italiana a oltre 1 milione di auto, è indispensabile un vero «effetto calamita» verso i costruttori esteri, ovvero creare le migliori condi-

zioni per un importante investimento a beneficio di occupazione e filiera. Non è un mistero che si guarda all'americana Tesla, visti anche i buoni rapporti tra Elon Musk e il premier Giorgia Meloni, ma anche alla Cina, i cui colossi dell'auto stanno rapidamente allargando il business in Occidente.

E sono sempre di più i concessionari che firmano mandati di vendita con i «Big» di Pechino, per non parlare della prossima nascita di un grande hub della distribuzione di auto cinesi grazie all'accordo tra Auto-

torino e Intergea.

«Per arrivare a 1 milione tra auto e furgoni - osserva Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia (filiera italiana automotive) - occorreranno tra 5 e 6 anni. Ma se guardiamo solo alle vetture è necessaria la presenza di un altro costruttore. Il problema è che l'Italia, insieme agli altri mercati più importanti dell'Europa, ha meno autonomia a dare aiuti ad aziende terze rispetto, per esempio, all'Ungheria, dove la cinese Byd costruirà un grande impianto. E ben venga un cinese anche in Italia, un'opportunità notevole anche per il nostro in-



dotto. Tesla? Per affrontare il futuro e la domanda in crescita, avrà di certo bisogno di una/due nuove fabbriche in Europa, oltre a quella in Germania dove, tra l'altro, la situazione allo stato attuale non è delle migliori. Da qui, la necessità italiana di giocare con forza l'opzione Tesla». Ma affinché la svolta si concretizzi, occorre che l'Italia acquisti competitività in fatto di costi del lavoro, dell'energia e della logistica. «Occorre una maggiore certezza delle regole - aggiunge Giorda - e meno burocrazia soprattutto nelle autorizzazioni. Per non parlare dei nodi fiscali a livello locale, come le quote Imu molto elevate rispetto ad altri Paesi. Il conto economico di una fabbrica, quindi, ci vede svantaggiati rispetto anche alla Spagna, che ha attirato numerosi investimenti, e alla Francia. Sempre da noi, inoltre, alla voce energia esistono costi accessori che fanno impennare la bolletta».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## ● ULTIMA ORA

10:00 **La fine dell'occidente: 30 anni di errori americani, una classe politica inadeguata, la deviazione della sinistra**

Blitz quotidiano > Blitz Blog > Auto, qui si giocherà un pezzo del vostro benessere ma l'Unione Europea è ostaggio di ideologie pseudo verdi

## Auto, qui si giocherà un pezzo del vostro benessere ma l'Unione Europea è ostaggio di ideologie pseudo verdi

*Auto, qui si giocherà un pezzo del vostro benessere ma l'Unione Europea è ostaggio di ideologie pseudo verdi, da Bruxelles stanno suicidando i popoli europei?*

di Sergio Carli

Publicato il 21 Gennaio 2024 - 11:24



*Auto, qui si giocherà un pezzo del vostro benessere ma l'Unione Europea è ostaggio di ideologie pseudo verdi, da Bruxelles stanno suicidando i popoli europei?*



Auto, elettrica, benzina, diesel, qui si **giocherà** un pezzo di futuro del vostro benessere ma pochi sembrano accorgersene, nessuno fa niente se non danni, come ha fatto e sta facendo l'Unione Europea.



La scelta della burocrazia che regge oggi l'Europa di fissare al 2035 la fine dei motori

## BLITZ SOCIAL



Facebook



You Tube



Twitter



Instagram



Telegram

## BLITZ DICE

### Lo stadio vuoto per la Supercoppa italiana in Arabia: ecco il calcio che prende i soldi e scappa

Stadio vuoto, casse piene. Ma cos'è diventato il calcio? È ancora uno sport? O ormai interessa solo organizzare un tot di partite con un tot di calciatori e vendere lo spettacolo al prezzo più alto possibile? Forse, come direbbe Guzzanti, la seconda che hai detto. Perché, in teoria, fare tutto questo, interessarsi solo a vendere [...]

## BLITZ BLOG

**Antonio, auguri: ma di che Santo Antonio sei? Italia divisa fra eremita e padovano (portoghese)**



## OROSCOPO



come li conosciamo da sempre potrà avere sviluppi devstanti per noi europei. E aprire un nuovo varco alla invasione cinese.

L'Italia ha una posizione **negativa** e la definizione del termine è stata rinviata. Questo basta per rimuovere il problema e non pensarci.

Senza mezzi termini è Riccardo Ruggeri, già super manager Fiat di grandi capacità e risultati. Sulla Verità scrive che quella che "è spacciata come transizione ecologica, in realtà è oscenamente sociologica" e che da Bruxelles stanno suicidando i popoli europei".

Sulla stessa linea, meno tranchant ma ancor più allarmante, l'intervista che Roberto Caprotti ha fatto su **Avvenire** a Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, antica associazione dell'industria automobilistica italiana. Ne fanno fanno parte le 2.167 imprese della componentistica che impiega circa 167.000 addetti, con un fatturato di 55,9 miliardi di euro.

La premessa. "Le difficoltà di convertire all'elettrico un sistema che ha sempre e solo costruito con grande successo auto con motori termici. E la necessità di difendere l'occupazione di un settore che deve trasformare la minaccia cinese in un'opportunità di sviluppo.

"Sono questi i temi caldi per la filiera dell'automobile italiana che ha iniziato l'anno con numeri positivi ma che convive con prospettive preoccupanti, nonostante alcuni sondaggi dipingano la situazione in maniera più rosea di quanto in realtà sia".

Conclude Roberto Vavassori, rispondendo alla domanda se l'espansione cinese sia un problema o un'opportunità.

"È senz'altro un'opportunità per le aziende italiane già presenti in Cina che è il mercato più grande del mondo e quest'anno ha prodotto 30 milioni di veicoli, un terzo cioè del totale mondiale. Pensare di essere un componentista serio e con prospettive senza considerare il cliente più forte, è impossibile.

"Chi in Cina non c'è ha motivo di preoccuparsi: solo per fare due esempi, un costruttore forte come BYD ha fatto realizzare navi di enorme capacità per trasportare le sue vetture in Europa. E Geely ha addirittura acquistato un intero cantiere navale in prospettiva esportazione. "L'invasione è inevitabile, ma per difendere le nostre aziende sarebbe utile che i dazi di importazione dalla Cina fossero almeno pari a quelli di esportazione verso quel Paese, cosa che chiediamo da tempo ma che oggi non avviene. Sarebbe prima di tutto una misura di corretta "igiene" commerciale".

Tags:

sergio carli



I PIÙ LETTI



**La fine dell'occidente: 30 anni di errori americani, una classe politica inadeguata, la deviazione della sinistra**



**Paura di stravincere? il busillis di Giorgia Meloni: che fine faranno Lega e FI, liquefatti? coalizione sciolta?**



**Il saluto romano incendia la politica, poi non vi chiedete perché gli italiani non vanno più a votare**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ti potrebbe interessare anche:



**Antonio, auguri: ma di che Santo Antonio sei? Italia divisa fra eremita e padovano (portoghese)**



**La lingua che cambia, Accademia della Crusca, parole più usate: femminicidio, guerra e social, dilagano le emoticon**

Home Motori

# Il mercato europeo dell'auto chiude il 2023 a circa 12,8 milioni di immatricolazioni

22 gennaio 2024 | 10.44

Redazione Adnkronos

LETTURA: 2 minuti



A dicembre le immatricolazioni calano del 3,8% a causa della pesante flessione della Germania (-23%).

## SEGUICI SUI SOCIAL



ORA IN

*Prima pagina*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a dicembre le immatricolazioni di auto ammontano a 1.048.727 unità, il 3,8% in meno rispetto a dicembre 2022.

*“Dopo sedici mesi consecutivi con segno positivo, a dicembre il mercato europeo dell'auto arresta la crescita (-3,8%), portando il 2023 a chiudere a circa 12,8 milioni di unità, con volumi in aumento del 13,7% rispetto al 2022, ma in calo del 18,7% rispetto al 2019, pre-pandemia – afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nell'ultimo mese del 2023, quasi tutti i major market (incluso UK) risultano in crescita.*

*E' la Francia a registrare il rialzo maggiore (+14,5%), seguita dalla Spagna (+10,6%), dal Regno Unito (+9,8%) e dall'Italia (+5,9%), mentre la Germania, come già a novembre, resta pesantemente negativa (-23%).*

*A dicembre, per il settimo mese consecutivo, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (BEV), pari al 19,6%, ha superato la quota delle vetture diesel (10,8%) immatricolate nel mese. Anche nel cumulato 2023, la quota di mercato delle BEV (15,7%) resta quindi superiore a quella delle auto diesel (11,9%). In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 15,2% nel mese, contro il 6,1% delle BEV, ad evidenziare quanto la quota delle auto elettriche sia ancora distante da quella dei maggiori Paesi europei. ANFIA prevede che nell'anno appena iniziato il mercato auto europeo rallenti la crescita al +3% circa, considerando i rischi di recessione di economie trainanti come quella tedesca, le condizioni del credito ancora restrittive e la diffusa riduzione degli incentivi per l'acquisto delle vetture elettriche.*

**Mar Rosso, Italia con Francia e Germania per "missione difensiva ma armata"**

**Israele, Netanyahu dice no a soluzione due Stati. Borrell: "Inaccettabile"**

**Ucraina-Russia, Putin prepara nuovo attacco: l'analisi**

**Cina, frana seppellisce villaggio nello Yunnan: almeno 47 morti**

**Incendio devasta azienda a Cavenago di Brianza: fumo e fiamme vicino alla A4 - Video**

ARTICOLI

## in Evidenza

in Evidenza

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

in Evidenza

**Obiiettivo ESG**

in Evidenza

**Iscriviti alla Newsletter di Intesa-Sanpaolo**

in Evidenza

**Sai che cos'è un video personalizzato? Puoi creare esperienze uniche per il tuo cliente**

Nell'ottica di proseguire il percorso di decarbonizzazione della mobilità in UE costruendo una transizione ordinata e razionale, l'industria automotive si prepara ad intensificare il dialogo istituzionale sui principali dossier in vista delle elezioni europee di giugno. A livello nazionale, proseguono i lavori del Tavolo Sviluppo Automotive per sostenere la riconversione produttiva delle imprese e accelerare gli investimenti in ricerca e sviluppo, per incrementare i volumi produttivi di autoveicoli leggeri e orientare la domanda verso le nuove tecnologie, in primis rimodulando in maniera più attrattiva per i privati e per le aziende la misura dell'Ecobonus".

in Evidenza

'Abbraccio di solidarietà' tra Aisla e Galbusera

in Evidenza

'Carni rosse: economia, salute e società. Una riflessione', convegno a Roma

in Evidenza

Sanità, da Salutequità le raccomandazioni nel nuovo sistema di garanzia dei Lea

in Evidenza

Amazon si conferma tra i Top Employers 2024

RIPRODUZIONE RISERVATA  
© COPYRIGHT ADNKRONOS



## Demografica, leggi lo Speciale

Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.



## Tag

IMMATRICOLAZIONI DI AUTO

MERCATO EUROPEO DELL'AUTO

PAESI DELL'UNIONE EUROPEA

IMMATRICOLAZIONE

## Vedi anche

Segui il canale WhatsApp di Adnkronos

Infostream

Infostream

Demografica | Adnkronos

Demografica | Adnkronos

in Evidenza

Samsung, la serie Samsung Galaxy S24 dà il via alla rivoluzione dell'AI mobile

in Evidenza

La corretta informazione per la nutrizione sostenibile e la lotta a sprechi, evento a Bologna

in Evidenza

A Milano inaugurate da A2a colonnine City Plug

in Evidenza

illy reinventa l'esperienza del caffè al bar con Illetta, firmata da Antonio Citterio

in Evidenza

Inaugurata a Roma nuova sede Deloitte

in Evidenza

#bastaunattimo. Assicurazione obbligatoria Inail contro gli infortuni in ambito domestico 2024

NEWS TO GO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Obiettivo 1 milione di veicoli, partono i tavoli al ministero sull'auto - la Repubblica

Obiettivo 1 milione di veicoli, partono i tavoli al ministero sull'auto di Diego Longhin

Lo scopo è definire la bozza di accordo per alzare la produzione in Italia nel mese di marzo. Il primo febbraio sarà anticipato il pacchetto incentivi 22 Gennaio 2024 alle 12:20

1 minuti di lettura

TORINO - L'obiettivo è chiudere l'intesa a marzo. Riprendono oggi con questo scopo le riunioni dei sottogruppi del Tavolo Stellantis tra l'azienda, **l'Anfia**, associazione che raggruppa la filiera dell'indotto, i sindacati e i tecnici del ministero delle Imprese e del Made in Italy. Obiettivo? Arrivare a un accordo per incrementare la produzione di veicoli in Italia, ritornando in prima battuta a 1 milione di mezzi, auto e commerciali, per poi sondare la possibilità di alzare ancora l'asticella.

Abbonati per leggere anche



# MI-LORENTEGGIO.com

quotidiano. Online

Proverbio: Se i giorni della Merla saranno freddi, la primavera sarà bella; se sono caldi, la primavera sarà in ritardo

- Home
- Ambiente
- Amici A 4 Zampe
- Attualità
- Cronaca
- Cultura
- Divertimenti
- Economia
- Esteri
- Luxury
- Musica & Spettacoli
- Politica
- Salute
- Scienze
- Sport
- Tecnologia
- Viaggi
- NOTIZIE PER COMUNE LIVE

DI TENDENZA

Molise, 5 – Paola Pollini (Presidente Commissione Antimafia): "Lettera aperta al Sindaco di Rozzano per



Home > Ambiente

AMBIENTE TORINO

- Ads -

## "Mobilità sostenibile al lavoro". Il convegno dell'Alleanza Clima Lavoro a Torino

22 Gennaio 2024 - 16:06

0

- Facebook
- Twitter
- Pinterest
- WhatsApp
- Stampa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Presenta la III edizione del convegno

## Mobilità sostenibile al lavoro

Giovedì 25 e venerdì 26 gennaio 2024

Torino

Camera del Lavoro Via Carlo Pedrotti 5



(mi-lorenteggio.com) Milano, 22 gennaio 2024 – Dopo il successo delle edizioni del 2020 e del 2022, **giovedì 25 e venerdì 26 gennaio** torna a **Torino**, presso la Camera del Lavoro in via Carlo Pedrotti 5, **il convegno dell'Alleanza Clima Lavoro "Mobilità sostenibile al lavoro"**. Nel corso dell'evento si alterneranno 35 relatori – rappresentanti istituzionali, esponenti di organizzazioni sindacali, imprenditoriali e ambientaliste, esperti e accademici – per parlare di **temi, problemi e opportunità cruciali per la mobilità sostenibile e la giusta transizione ambientale e sociale** in Italia: il futuro *green* dell'automobile e le prospettive produttive e occupazionali del settore automotive, la decarbonizzazione dei trasporti e la nuova mobilità nelle nostre città, l'economia circolare e le buone pratiche di sostenibilità, le politiche per la transizione ecologica e il lavoro di fronte all'avvento della rivoluzione tecnologica legata all'elettrico e al digitale.

"Il convegno di Torino – dichiara Giulio Marcon, Portavoce della Campagna Sbilanciamoci!, tra le sigle promotrici dell'Alleanza Clima Lavoro – è **un appuntamento fondamentale che corona un intenso anno di impegno congiunto tra sindacato e organizzazioni ambientaliste**, dimostrando nei fatti che **il lavoro e la transizione ecologica** non solo non sono in contrapposizione, ma **si possono sostenere a vicenda** se vengono messe al centro di una visione, di politiche pubbliche e di investimenti indirizzati a costruire il presente e il futuro del Paese nel segno della sostenibilità e della giustizia ambientale e sociale".

Di grande spessore gli ospiti della due giorni torinese: tra questi, Alberto **Cirio** (Presidente della Regione Piemonte), Enrico **Giovannini** (ex Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), Michele **De Palma** (Segretario generale della FIOM-CGIL), Giovanni **Mininni** (Segretario generale della FLAI-CGIL), Federico **Visentin** (Presidente di Federmeccanica), Gianmarco **Giorda** (Direttore generale di **ANFIA**), Riccardo **Lama** (Responsabile Fibra ottica e Mobilità elettrica di E-Distribuzione), Ilvo **Sorrentino** (Segretario nazionale della FILCTEM-CGIL), Stefano **Ciafani** (Presidente nazionale di Legambiente), Annamaria **Simonazzi** (Presidente della Fondazione Giacomo Brodolini), Massimo **Ciuffini** (Coordinatore dell'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility), Gianni **Silvestrini** (Direttore scientifico di Kyoto Club), gli esperti di automotive cinese Hua **WANG** e Chuanjuan **WU** (Emlyon Business School).

Sei le sessioni in programma. Il 25 gennaio, dalle 15.30, le proposte dell'Alleanza Clima Lavoro su **mobilità e occupazione** saranno discusse nella sessione "Un piano del lavoro



2,585  
Fans



160  
Follower



0  
Iscritti

### ULTIME NEWS



MILANO

**TANANAI – ANNUNCIA IL NUOVO TOUR NEI PALASPORT "TANANAI LIVE 2024"**



MILANO

**Molise, 5 – Paola Pollini (Presidente Commissione Antimafia): "Lettera aperta al Sindaco di Rozzano per fermare l'abbattimento della villa confiscata alla mafia"**



GARBAGNATE M.

**Primo impianto cocleare in ASST Rhodense: il reparto di Otorinolaringoiatria all'avanguardia nel trattamento della sordità.**



BOLLATE, NOVATE, BARANZATE

**Bollate A La Bolla Teatro i primi spettacoli di febbraio**



AMBIENTE

**TERZA CORSIA AUTOSTRADA DEL BRENNERO, PARERE POSITIVO DA REGIONE LOMBARDIA ALLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE**

Carica altri >

- Ads -

verde per mobilità e città sostenibili”, mentre le politiche per cambiare il nostro modello di sviluppo verso **un’economia sostenibile e fossil-free** saranno declinate nella sessione “La giusta transizione: inclusiva, solidale, sostenibile”. La mattinata di venerdì 26 gennaio sarà interamente dedicata all’**automobile e la mobilità**, con la sessione “Il futuro dell’auto nella transizione all’elettrico. Come cambiano la produzione, le imprese, il lavoro” e la tavola rotonda “La politica industriale per l’automotive italiano”. Il pomeriggio del 26 gennaio si aprirà con la sessione “Per un’Italia *elettrica*: politiche, investimenti, sfide” sulle prospettive legate all’**elettrificazione del Paese**, prima di lasciare spazio alla **tavola rotonda finale dal titolo “Il governo della transizione”**.

“Con questo evento – conclude Giorgio Airaud, Segretario generale della CGIL Piemonte, una delle organizzazioni fondatrici dell’Alleanza Clima Lavoro – affermiamo **la convinzione che, per essere giusta, la transizione non debba lasciare indietro nessuno** e che, con un chiaro indirizzo di politica industriale e sociale, sia possibile mettere al centro il lavoro nel perseguire l’obiettivo della neutralità climatica e di un’economia a zero emissioni. In questo quadro, la **transizione all’elettrico può essere una leva decisiva per attrarre un nuovo produttore auto in Italia** e rilanciare l’occupazione nel nostro automotive, superando la *conventio ad excludendum* imposta da FIAT/Stellantis al Paese”.

L’ingresso al convegno è libero, ed è prevista la diretta streaming integrale dell’evento sul **sito** e il canale **YouTube** di **Collettiva** per chi non potesse partecipare di persona. Durante il convegno saranno **gratuitamente distribuiti tutti i materiali e le pubblicazioni** dell’Alleanza Clima Lavoro, liberamente scaricabili anche su [www.sbilanciamoci.info/alleanza-clima-lavoro](http://www.sbilanciamoci.info/alleanza-clima-lavoro)

Redazione



ARTICOLO PRECEDENTE

**Molise, 5 – Paola Pollini (Presidente Commissione Antimafia): “Lettera aperta al Sindaco di Rozzano per fermare l’abbattimento della villa confiscata alla mafia”**

ARTICOLO SUCCESSIVO

**TANANAI – ANNUNCIA IL NUOVO TOUR NEI PALASPORT “TANANAI LIVE 2024”**

## ARTICOLI CORRELATI



LASCIA UN COMMENTO

## E-CHARGE: APPUNTAMENTO A BOLOGNA IL 7 E 8 MAGGIO ALL'INTERNO DI E-TECH

E-Charge 2024 si terrà a Bologna il 7 e 8 maggio all'interno di E-Tech, evento dedicato alla mobilità elettrica. Quest'ultimo, rispetto all'edizione di dicembre 2022, ha registrato un +10% delle aziende espositori. La proposta di A151 (società che si occupa dell'organizzazione della fiera col patrocinio di Anfia, Motus-E, Unrae, Aniasa, Assodel, Euromobility e Fast), si arricchisce quindi proponendo in un unico momento tutte le filiere legate all'e-mobility, partendo dalle batterie e includendo tecnologie dedicate alla produzione dei veicoli fino all'ev-charging. E-Tech Europe includerà, oltre a E-Charge (che occuperà il padiglione 16) anche RE-Battery, salone tematico dedicato a raccolta, smistamento, trattamento delle batterie dei veicoli elettrici (Pad. 21) e Interiors Global: salone tematico dedicato a soluzioni e sistemi per l'allestimento degli interni nel settore automobilistico e dei trasporti (padiglione 21). Inoltre l'edizione 2024 di E-Tech Europe ospiterà nuovamente Fortronic, l'evento dedicato all'elettronica di potenza applicata alle tecnologie per la mobilità elettrica, organizzato da Tecno con il supporto di Assodel, e per la prima volta in assoluto Robotica, nuovo evento all'interno del quale saranno esposte le ultime innovazioni nel campo della mecatronica e della robotica applicate al mondo della produzione di autoveicoli elettrici e non.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849