



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 19 al 25 marzo 2024

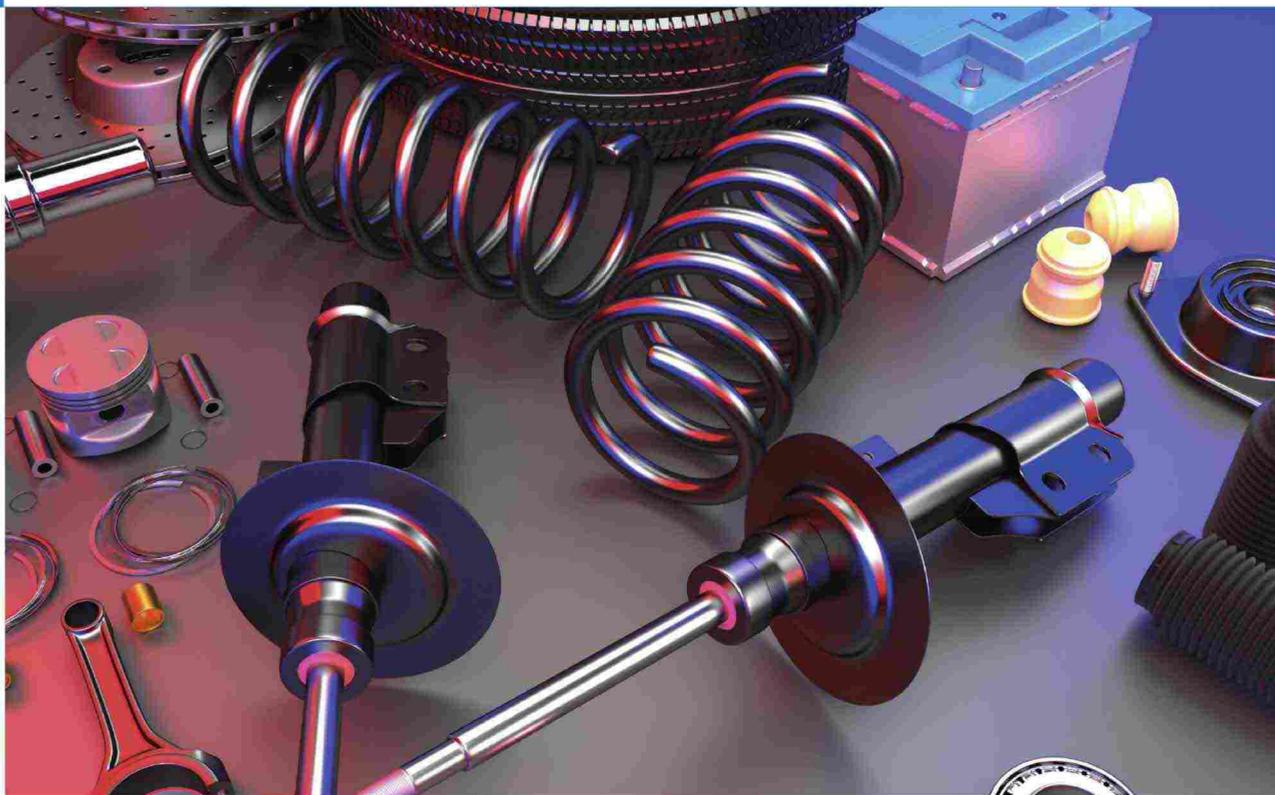
Torino, 29 marzo 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
70/72	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/03/2024	<i>Export in salute</i>	2
76/79	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/03/2024	<i>Qui', Turchia</i>	4
1+8	Libero Quotidiano	19/03/2024	<i>Le nuove 500 saranno fatte in Algeria (S.Iacometti)</i>	8
13	Il Quotidiano del Sud - L'Altravoce dell'Italia	19/03/2024	<i>Industria dell'auto, Stellantis accelera piani di sviluppo dello stabilimento Fiat Algeria</i>	10
1+6	La Discussione	19/03/2024	<i>Veicoli a fine vita. Assoambiente: un tavolo col Governo (P.Fruncillo)</i>	12
	Clubalfa.it	19/03/2024	<i>Diesel vs Elettriche: il persistente successo dei motori a combustione</i>	13
	Ansa.it	20/03/2024	<i>Anfia, a gennaio -11,6% produzione dell'industria automotive - Industria e Analisi - Ansa.it</i>	16
	Askaneews.it	20/03/2024	<i>Auto, Anfia: a gennaio produzione -34% a 27mila unita'</i>	17
2/3	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	20/03/2024	<i>Il Piemonte ha piu' colonnine che vetture immatricolate in un anno (N.La Zita)</i>	20
	Corrieredellasardegna.it	20/03/2024	<i>Auto, Anfia: a gennaio produzione -34% a 27mila unita'</i>	21
	Fleetmagazine.com	20/03/2024	<i>La Lettera all'Europa di Luca de Meo e' una roadmap per il settore</i>	23
	Geagency.it	20/03/2024	<i>Auto, Anfia: A gennaio cala dell'11,6% la produzione italiana</i>	25
	Geagency.it	20/03/2024	<i>Auto, Anfia: A gennaio cala dell'11,6% la produzione italiana-2-</i>	26
	Torinocronaca.it	20/03/2024	<i>Abbiamo perso un'auto su tre: colpa del flop dell'elettrico?</i>	27
	Ansa.it	21/03/2024	<i>Anfia, a febbraio in Europa vendite elettriche sorpassano diesel</i>	30
	Ansa.it	21/03/2024	<i>Urso, bene altre case automobilistiche oltre Stellantis</i>	31
	Askaneews.it	21/03/2024	<i>Anfia, Vavassori: in Italia diesel 14,6%, bev 3,4%. Servono incentivi</i>	32
18	Il Messaggero	21/03/2024	<i>Auto, produzione in calo dell'11,6%</i>	34
	Lastampa.it	21/03/2024	<i>Auto, positivo anche il secondo mese del 2024 in Europa: +10,2% a febbraio</i>	35
	Repubblica.it	21/03/2024	<i>Auto, positivo anche il secondo mese del 2024 in Europa: +10,2% a febbraio</i>	37
	Ilmessaggero.it	21/03/2024	<i>A febbraio in Europa vendite elettriche sorpassano diesel. In Italia quota del diesel al 14,6%, Bev</i>	39
	Ilmessaggero.it	21/03/2024	<i>Anfia, a gennaio cala dell'11,6% la produzione italiana automotive</i>	41
	IlsecoloXIX.it	21/03/2024	<i>Auto, positivo anche il secondo mese del 2024 in Europa: +10,2% a febbraio</i>	43
	Torino.corriere.it	21/03/2024	<i>Stellantis, il ministro Urso convoca (il 3 aprile) il tavolo sul futuro di Mirafiori</i>	44
	Borsaitaliana.it	21/03/2024	<i>Auto Europa: Anfia, Italia resta indietro su Bev, aspettiamo incentivi</i>	46
	Borsaitaliana.it	21/03/2024	<i>Stellantis: Mimit convoca per 2 aprile tavolo Basilicata, 3 aprile Piemonte</i>	47
	Ilgiornaleditorino.it	21/03/2024	<i>Anfia, Vavassori: in Italia diesel 14,6%, bev 3,4%. Servono incentivi - Il Giornale di Torino</i>	48
	Sicuraauto.it	21/03/2024	<i>Produzione Industriale Automotive: -12% a gennaio</i>	49
	Torinocronaca.it	21/03/2024	<i>Componentistica auto in agonia: a rischio un lavoratore su due in Piemonte</i>	53
	Torinocronaca.it	21/03/2024	<i>L'auto "alla spina" vola in Europa (e Stellantis di piu'). Ma non e' come sembra: ecco perche'</i>	57
	Veritaeaffari.it	21/03/2024	<i>Europa, vendite auto febbraio +10,2%. Bene benzina e ibride- V&A</i>	61

ga

ASSOCIAZIONI



EXPORT in salute



L'export della componentistica italiana chiude il 1° semestre 2023 in crescita dell'11,9%. L'export verso i Paesi UE27+UK pesa per il 73,8% (contro il 64,8% di un anno fa) e il primo Paese di destinazione resta la Germania, con una quota del 21%

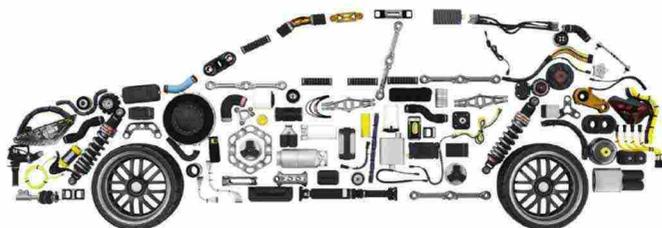
a cura di ANFIA

La componentistica automotive italiana conta oggi circa 2.200 imprese sul territorio, per un fatturato di 55,9 miliardi di euro e circa 167.000 addetti diretti (compresi gli operatori del ramo della subfornitura). Mentre la bilancia commerciale dell'intero setto-

re automotive italiano ha un saldo negativo, guardando alla sola componentistica il saldo è positivo da oltre 20 anni (6,3 miliardi di euro la media annua dal 2008 al 2022).

CHECK-UP IMPORTAZIONI-ESPORTAZIONI

Nel primo semestre 2023, l'export della filiera dei componenti per autoveicoli prosegue il trend di crescita avviato nel 2021, registrando un rialzo a doppia cifra, +11,9% rispetto a gennaio-giugno 2022, e ammonta a 11,3 miliardi di euro (l'export italiano di tutte le merci registra, invece, un incremento del +4,1%). Nello stesso periodo, si registra anche un incremento delle importazioni della componentistica



«NEL PRIMO SEMESTRE 2023, L'EXPORT DELLA FILIERA DEI COMPONENTI PER AUTOVEICOLI PROSEGUE IL TREND DI CRESCITA AVVIATO NEL 2021, REGISTRANDO UN RIALZO A DOPPIA CIFRA, +11,9% RISPETTO A GENNAIO-GIUGNO 2022. È AMMONTA A 11,3 MILIARDI DI EURO (L'EXPORT ITALIANO DI TUTTE LE MERCI REGISTRA, INVECE, UN INCREMENTO DEL +4,1%)»

(+12,5%) per un valore di 10,4 miliardi di euro. La bilancia commerciale mantiene quindi un saldo positivo di 2,94 miliardi di euro, con un avanzo di 1,94 miliardi di euro nel primo trimestre e 1 miliardo nel secondo. Le esportazioni del settore componenti rappresentano circa il 4,2% di tutto l'export italiano (4,2% anche al netto dell'energia), mentre le importazioni valgono il 3,4% (3,5% al netto dell'energia). Sia per l'export che per l'import risultano in rialzo quasi tutti i componenti - nello specifico gomma, suono, motori e parti meccaniche - mentre per quanto riguarda i componenti infotainment, diminuiscono le importazioni ed incrementano le esportazioni.

Ricordiamo che il 2022, per la componentistica, si era chiuso con l'export a +7,1%, per un valore di 23,5 miliardi di euro, e con un saldo positivo della bilancia commerciale di 5,2 miliardi di euro.

L'EXPORT IN BASE ALLA DESTINAZIONE

Sempre in riferimento al 1° semestre 2023, l'export della componentistica verso i Paesi UE27+UK vale 9,81 miliardi di euro (+17%) e pesa per il 73,8% di tutto l'export componenti (era 64,8% nel primo semestre 2022), con un avanzo commerciale di 2,33 miliardi di euro (era 1,97 miliardi nel primo semestre 2022). L'export verso i Paesi extra UE è di 3,48 miliardi di euro (+2,5%) e produce un saldo positivo di 609,3 milioni di euro (708,5 milioni nello stesso periodo del 2022). La classifica dell'export per paese di destinazione vede al 1° posto sempre la Germania, con 2,51 miliardi di euro (+10,9% la variazione tendenziale) e una quota del 21% sul totale; seguono Francia (11,6% di quota), Spagna (8,2%), Polonia (6,6%), USA



(5,8%), UK (5,4%), Turchia (4%), Austria (3,5%), Brasile (3%) e Messico (2,7%).

Le aziende italiane esportano verso il Nord America componenti per un valore di 1,18 miliardi di euro, in calo del 3,4%, con un saldo attivo di 827 milioni di euro. Il valore dell'export diminuisce del 12,7% verso gli USA, del 7,3% verso il Canada e aumenta del 26% verso il Messico. Le esportazioni italiane di componenti verso l'area Mercosur valgono 448 milioni di euro, in aumento del 3,4%, con un saldo positivo per 366 milioni di euro (era 389 milioni nel primo semestre del 2022).

Diversamente dal quinquennio 2017-2021 e in continuità con il 2022, il primo mercato asiatico di esportazione è il Giappone, che supera la Cina per un valore complessivo di 155 milioni di euro esportati (+5,6%), con un saldo negativo di 20 milioni. A seguire, la Cina (141,5 milioni di euro, +1,1%, con un saldo negativo di 669 milioni di euro), che è anche il quarto Paese di origine delle importazioni italiane (il primo è la Germania).

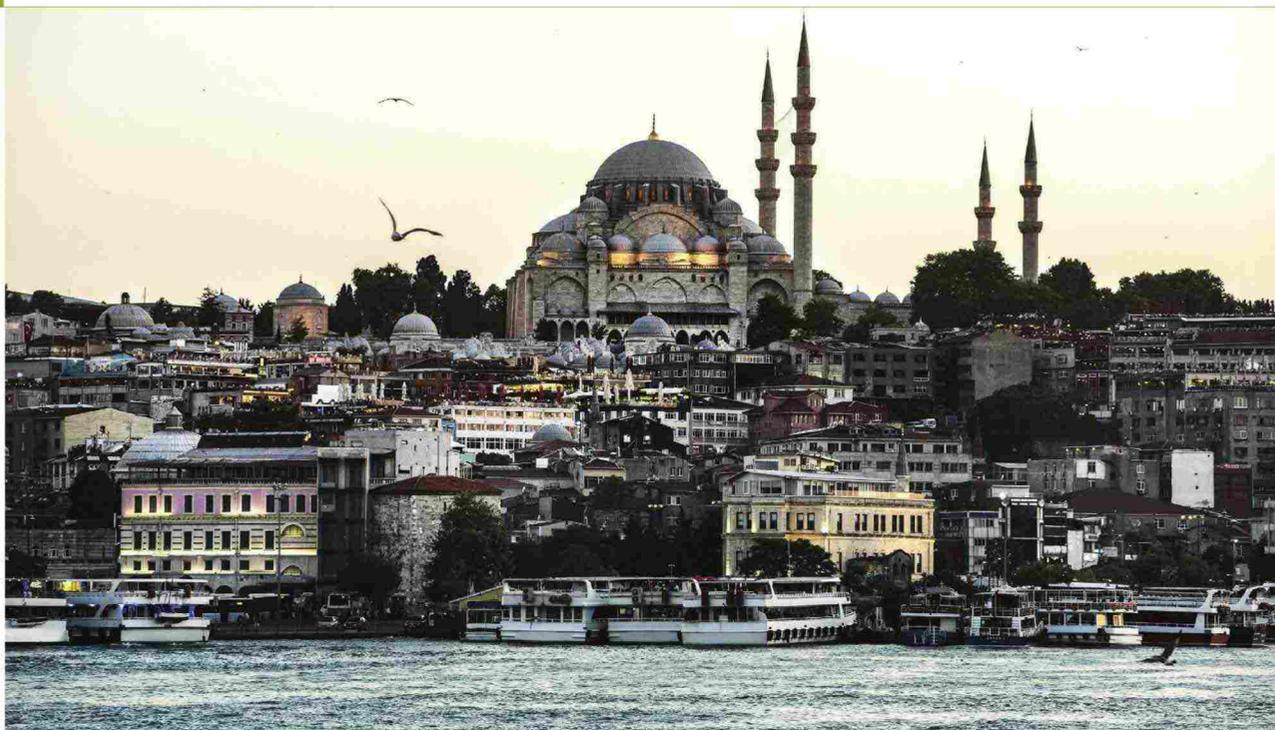
MACRO-CLASSI DI PRODOTTO

Infine, la suddivisione dei componenti in macro-classi vede il comparto delle parti meccaniche (incluso accessori, vetri) totalizzare, nel primo semestre 2023, il 67,9% del valore dell'export con 9,03 miliardi di euro (+10,5% rispetto al primo semestre 2022) e un saldo attivo di 3,11 miliardi di euro. Segue il comparto dei motori - per un valore di 2,12 miliardi di euro (+2,1%), che pesa per il 16% sul totale esportato della componentistica, con un saldo attivo di 619 milioni di euro. L'export dei componenti elettrici e affini risulta in aumento del 13,8% rispetto al primo semestre 2022, con un saldo negativo di 340 milioni di euro, mentre il comparto pneumatici e articoli in gomma per autoveicoli presenta un valore di export pari a 932 milioni di euro (+7% sul tendenziale) con un saldo negativo di 381 milioni di euro. ga



ga

RICAMBIO NEL MONDO



Qui, TURCHIA

Affrontiamo in questo fascicolo in collaborazione con **ANFIA** l'analisi del settore automotive in Turchia. Andiamo a scoprirlo

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

Secondo le previsioni pubblicate in ottobre dal FMI, il Pil mondiale rallenterà nel biennio 2023-2024. Le tensioni geopolitiche, anche alla luce dei recenti attacchi terroristici in Israele, pesano sull'evoluzione del quadro congiunturale globale. Il debole interscambio di merci grava sulle prospettive del commercio internazionale, mentre salire le quotazioni energetiche sono tornate a salire. L'economia turca è stata caratterizzata da una forte crescita negli ultimi anni, con il Pil che è aumentato del 5,5% nel 2022. Tuttavia, nel 2023 il paese ha iniziato a registrare diversi problemi, primo fra tutti l'inflazione.

L'ECONOMIA DELLA TURCHIA

A settembre 2023, l'indice dei prezzi in Turchia è salito per il terzo mese consecutivo al 61,5% su base annua, principalmente a causa dell'aumento delle aliquote fiscali e della svalutazione della lira turca. Le principali pressioni al rialzo sono arrivate dal settore immobiliare e dei servizi pubblici (42,3%) e dall'arredamento e dagli elettrodomestici (59,1%).

In controtendenza, l'inflazione è diminuita per i servizi, con i trasporti a 50,3% e la sanità a

70,3%. Anche l'inflazione sui beni alimentari è scesa al 68,9%.

Su base mensile, i prezzi al consumo sono aumentati del 4,9%, dopo un aumento del 9,1% in agosto. Inoltre, l'inflazione core è salita al massimo sui dieci mesi (68,9% a settembre). Secondo il Programma a medio termine (MTP), l'inflazione dovrebbe raggiungere il 65% entro la fine del 2023 e il 33% nel 2024.

L'inflazione è stata alimentata da una serie di fattori, tra cui la politica monetaria espansiva della Banca Centrale turca, che, nel primo semestre, ha mantenuto i tassi di interesse bassi per sostenere la crescita economica.

A giugno 2023 il costo del denaro è stato alzato al 15% dall'8,5%, inaugurando una nuova politica di austerità, volta a recuperare credibilità davanti alla comunità finanziaria internazionale, avviare un percorso di disinflazione e monitorare le variazioni dei prezzi, in particolare del petrolio e del gas naturale. Negli ultimi venti anni, la crescita dell'economia turca ha provocato un aumento della domanda totale di energia pari al 92%, elevando la questione energetica tra le priorità di sicurezza del Paese. In particolare, la do-

76

www.ilgiornaledellaftermarket.it

RICAMBIO NEL MONDO

manda è stata trascinata dal settore dei trasporti (+86%), dall'industria (+60%) e dal settore dei servizi (+12%). Nel corso degli ultimi quindici anni, il settore residenziale, supportato da una crescita imponente della popolazione e del Pil ha mostrato un incremento annuo inferiore alle altre componenti della domanda energetica. Ciò si deve a una maggiore efficienza, anche se l'intero sistema turco rimane particolarmente esposto ai picchi di consumo, sia invernali che estivi.

La crisi energetica, che i recenti attacchi in Medio Oriente contribuiscono ad alimentare, non ha certo risparmiato nemmeno la Turchia. A seguito delle tensioni tra Russia e Unione Europea, nella seconda metà dello scorso anno i prezzi di gas ed elettricità sono schizzati sia per l'industria che per le famiglie, portando l'inflazione a minare ulteriormente la capacità di spesa della popolazione. Le politiche monetarie di Ankara, dedite a mantenere limitati i tassi di interesse e promuovere la crescita per puri fini elettorali, hanno indebolito la lira turca contro il dollaro. La lira turca ha perso infatti oltre la metà del suo valore rispetto al dollaro statunitense negli ultimi due anni.

Il deprezzamento della valuta ha portato ad un incremento del deficit, nel quale le importazioni, quelle energetiche in particolar modo, sono proprio valutate in dollari. Contestualmente, ha reso più difficile per le imprese turche esportare i loro prodotti, diminuendo i loro profitti.

Il deficit pubblico della Turchia è aumentato a oltre il 5% del Pil nel 2022, con il conseguente aumento del debito a circa il 70% del Pil, rendendo così la Turchia più vulnerabile a shock economici. Nonostante i problemi economici, la Turchia ha ancora un potenziale di crescita significativo. Il paese ha una posizione strategica, una popolazione giovane e un'economia diversificata, ma il governo dovrà affrontare una serie di sfide per superare i problemi economici attuali e sfruttare il potenziale di crescita.

L'aumento dei tassi di interesse per ridurre l'inflazione potrebbe portare a un rallentamento della crescita economica, inoltre il governo dovrà adottare misure severe per stabilizzare la lira e al contempo diminuire il debito pubblico. Questo potrebbe richiedere un aumento delle tasse o una riduzione delle spese pubbliche.

La produzione industriale della Turchia è aumentata del 3,1% su base annua nell'agosto 2023, in calo rispetto al 7,6% di crescita del mese di luglio. La produzione ha subito un forte rallentamento nel settore manifatturiero (1,8% contro 7,6% a luglio), gravato dal calo nella produzione dell'industria alimentare (-1,7%), automotive (-2,3%) e tessile (-8,5%). Al contrario, la produzione è aumentata nel settore minerario ed

estrattivo (5,1% contro 0,2%) e nella fornitura di elettricità, gas, vapore e aria condizionata (4,9% contro 4,7%). Su base mensile destagionalizzata, la produzione industriale è scesa dello 0,8%, in ulteriore calo rispetto al calo dello 0,3% di luglio.

LA PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI

La Turchia è un importantissimo produttore di autoveicoli, con un'industria che ha registrato una crescita significativa negli ultimi anni, grazie anche alle numerose joint-venture di aziende locali con OEM Europei. Renault, Ford, Nissan e Stellantis, hanno negli anni raggiunto accordi con Oyak, Otosan, Assan e Koc per dare vita a sinergie nel settore della produzione e nella ricerca e sviluppo.

I plant automotive in Turchia hanno una capacità pari a 2 milioni di unità e occupano oltre 500 mila addetti. La Turchia è il quattordicesimo produttore al mondo e il quarto in Europa per produzione di autoveicoli.

Nel 2022, dagli stabilimenti turchi sono usciti 1.352.648 autoveicoli, in aumento del 6% rispetto al 2021, ma con volumi ancora al di sotto di quelli del 2019. (GRAFICO 1)

Nel periodo gennaio-settembre 2023, la produzione di autoveicoli in Turchia ha registrato un ulteriore incremento, salendo a quasi 1,1 milioni di unità, l'11,7% in più dei nove mesi del 2022.

(TABELLA 1)

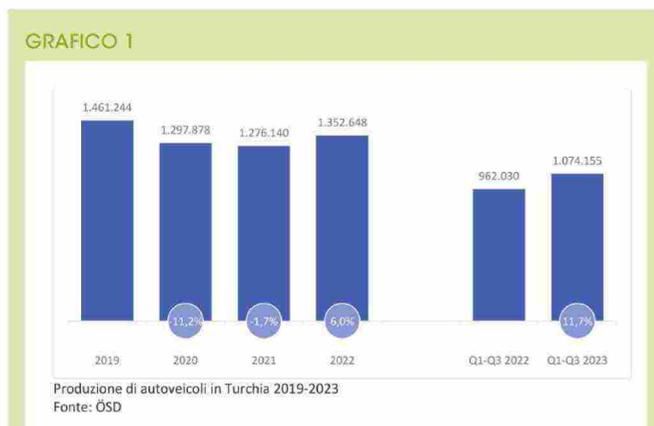


TABELLA 1

Tipologia	2021	2022	Var% 2022/2021	gen-set 2022	gen-set 2023	Var% 2023/2022
Pass. Car	782.835	810.889	3,6%	571.006	687.817	20,5%
H.Truck	34.652	41.544	19,9%	28.834	35.403	22,8%
L.Truck	3.922	5.026	28,1%	3.562	3.885	9,1%
Pick Up	400.078	436.611	9,1%	314.530	294.485	-6,4%
Bus	5.567	8.346	49,9%	5.464	7.545	38,1%
Minibus	46.870	46.897	0,1%	36.362	41.467	14,0%
Midibus	2.216	3.335	50,5%	2.269	3.553	6,6%
CV Total	493.305	541.759	9,8%	391.024	386.338	-1,2%
Motor Vehicles Total	1.276.140	1.352.648	6,0%	962.030	1.074.155	11,7%

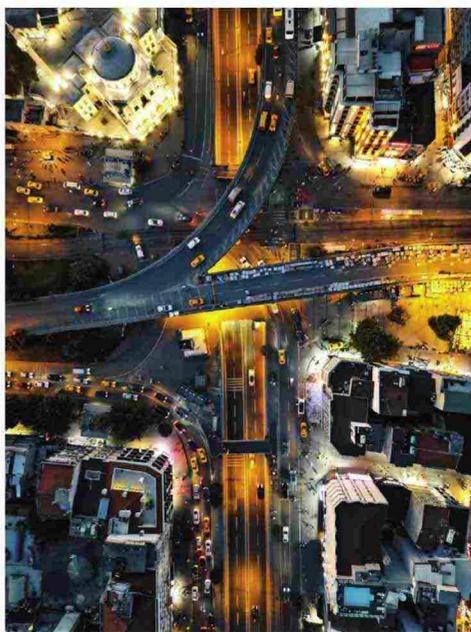
Produzione di autoveicoli in Turchia 2021-2023 per tipologia di veicolo
Fonte: ÖSD

«L'ECONOMIA TURCA È CARATTERIZZATA DA UNA FORTE CRESCITA NEGLI ULTIMI ANNI, CON IL PIL CHE È AUMENTATO DEL 5,5% NEL 2022. TUTTAVIA, NEL 2023 IL PAESE HA INIZIATO A REGISTRARE DIVERSI PROBLEMI, PRIMO FRA TUTTI L'INFLAZIONE.»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

« NEL PERIODO GENNAIO-SETTEMBRE 2023, LA PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI IN TURCHIA HA REGISTRATO UN ULTERIORE INCREMENTO, SALENDO A QUASI 1,1 MILIONI DI UNITÀ, L'11,7% IN PIÙ DEI NOVE MESI DEL 2022. CIRCA IL 60% DELLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE IN TURCHIA È COSTITUITO DA AUTOVETTURE »



Circa il 60% della produzione automotiva in Turchia è costituito da autovetture. Il comparto risulta in aumento del 3,6% a fine 2022 e registra nei nove mesi del 2023 una crescita a doppia cifra (+20,5%), con 690mila unità prodotte. Principale produttore di autovetture nel 2023 è Oyak Renault dal cui stabilimento di Bursa, fondato nel lontano 1969, sono uscite nel periodo preso in considerazione 233.583 autovetture, il 34% della produzione totale turca. Hyundai Assan, che dal 2020 produce a Izmit la i10 per il mercato europeo, costituisce il 25,7% della produzione, con circa 177mila unità. Segue Toyota, che a Sakarya produce la seconda generazione della CH-R, con una quota di mercato del 21,8% e 150mila unità circa e, infine, Tofaş la JV Stellantis-Koc, con 126mila unità. La produzione di veicoli commerciali, che aveva

chiuso il 2022 in crescita del 9,8%, risulta in lieve sofferenza invece nel 2023, in calo dell'1,2%, a causa del calo della produzione di Pick Up (-6,4%). Ford Otosan è il maggior produttore di veicoli commerciali con una capacità produttiva annua di 450mila unità e 300mila unità prodotte da gennaio a settembre. L'83,5% dei Pick Up prodotti in Turchia sono a marchio Ford.

Negli autocarri pesanti, il principale produttore è Mercedes, con 20.761 unità e il 58,6% della share, seguito da Ford, che produce il restante 41,4%. Mercedes è leader anche nella produzione di bus (3.159 da gennaio a settembre), seguito da Man (2.174), Otocar (1.138) e Tamsa (746 unità), mentre nei minibus è ancora Ford a primeggiare. Nonostante la crisi, la produzione di autoveicoli in Turchia ha saputo resistere ed è destinata a crescere ancora nei prossimi anni, grazie alla forza lavoro qualificata e ai costi di produzione competitivi al mercato interno in crescita e all'attrattività per gli investitori stranieri.

Nei primi nove mesi dell'anno l'export di autoveicoli è cresciuto del 6,7% rispetto allo stesso periodo del 2022. I veicoli esportati dalla Turchia sono 734mila, il 68,3% della produzione del paese.

IL MERCATO DEGLI AUTOVEICOLI

La Turchia è un importante mercato automobilistico, con un settore che ha registrato una crescita significativa negli ultimi anni. Nel 2022, le vendite di autoveicoli in Turchia hanno superato le 827mila unità, un aumento del 7% rispetto al 2021.

Nel 2022, il mercato turco dei veicoli leggeri (autovetture e veicoli commerciali) ha registrato 783.000 unità, a causa delle persistenti strozzature della supply-chain. Nel 2023, il mercato risulta in crescita proprio perché il 2022 rappresenta una debole base di confronto.

A novembre 2022, il governo turco ha migliorato la politica di incentivi all'acquisto, aumentando le soglie di prezzo a cui applicare le imposte agevolate legate all'acquisto di un veicolo (ÖTV). I consumatori turchi hanno approfittato di queste agevolazioni, contribuendo all'incremento delle vendite, in particolare nel primo trimestre. (GRAFICO 2)

Nei primi dieci mesi del 2023, il mercato, nonostante la crisi dovuta alla forte inflazione, registra un incremento del 61,6%, con volumi che hanno già superato quelli dell'intero 2022 di oltre un terzo.

Circa il 75% del mercato degli autoveicoli è costituito da autovetture. Sono 749.501 le unità immatricolate, in crescita del 67,8% rispetto ai dieci mesi del 2022.

Analizzando il mercato per segmenti, il 55,7%

GRAFICO 2



Mercato autoveicoli in Turchia 2019-2023
Fonte: ÖSD

RICAMBIO NEL MONDO

TABELLA 2

Alimentazione	MS% gen-ott 2022	MS% gen-ott 2023	gen-ott 2022	gen-ott 2023	Var% 2023/2022
Benzina	70,1%	67,1%	312.900	502.639	60,6%
Diesel	16,7%	14,9%	74.693	111.354	49,1%
HEV	10,5%	10,5%	47.090	78.387	66,5%
BEV	1,1%	6,5%	4.939	48.883	889,7%
Gas	1,6%	1,1%	7.042	8.238	17,0%

delle auto immatricolate nel periodo sono compatte (C), 417.608 unità vendute da inizio anno. Seguono le entry level (segmento B), che detengono il 32,3% del mercato. In totale, i segmenti minori, dalle city-car alle medie inferiori costituiscono quasi l'89% del mercato.

La carrozzeria preferita è il SUV. Il comparto, con 378.181 unità, costituisce oltre la metà del mercato dei dieci mesi. Le Sedan sono ancora molto apprezzate in Turchia e hanno una market share del 26,9% (201.622 unità immatricolate da inizio anno). Le Hatchback costituiscono infine il 20,5% delle immatricolazioni, con circa 154 mila unità. Dall'analisi per alimentazione, risultano in crescita tutte le motorizzazioni, in particolare, l'elettrico che cresce di quasi dieci volte rispetto ai volumi del 2022. La market share passa dall'1% al 5,9% del mercato totale da inizio anno.

Le auto a benzina, che mantengono la quota di mercato più alta del mercato (oltre il 67%), crescono del 60,6%. Le diesel registrano un incremento del 49,1% pur perdendo quota di mercato (-2 p.p. circa rispetto al 2022). Le ibride tradizionali mantengono una quota di mercato del 10,5%, pur aumentando le vendite del 66,5% rispetto all'anno scorso.

Le auto a gas costituiscono una quota marginale del mercato (1,1%), ma risultano comunque in crescita rispetto al 2022 (+17%). (TABELLA 2) Il brand più venduto in Turchia tra le autovetture è Fiat, che costituisce il 14,1% del mercato. Segue Renault con una market share dell'11,3%. Entrambi i costruttori hanno da molti anni ormai localizzato parte della propria produzione in Turchia, Fiat con Tipo e Renault con la Clio, nel segmento autovetture. (TABELLA 3)

Delle auto vendute in Turchia nei dieci 2023, 510 mila sono autovetture importate. Il primo brand straniero è Volkswagen con 56 mila autovetture immatricolate, seguito da Opel e Peugeot. Secondo ODMD, l'associazione che rappresenta i dealer turchi, i veicoli commerciali leggeri immatricolati nei primi dieci mesi del 2023 sono 209.441. Di questi, il 77,5% sono Van. Seguono gli autocarri leggeri, che con oltre 20 mila unità costituiscono il 9,6% del mercato. Nel comparto sono inclusi anche i minibus (15.792

TABELLA 3

Top ten Brand PCs	Domestic	Import	gen-ott 2023
Fiat	105.160	1.125	106.285
Renault	69.452	18.361	87.813
Volkswagen		56.013	56.016
Opel		49.147	49.147
Peugeot		48.034	48.034
Hyundai	31.575	10.051	41.626
Citroen		35.009	35.009
Dacia		34.844	34.844
Toyota	22.800	9.535	32.335
Chery		31.040	31.040

Top ten autovetture in Turchia gen-ott 2023

Fonte: ÖDMD

TABELLA 4

Top ten Brand LCV	Domestic	Import	gen-ott 2023
Ford	58.398	1.389	59.787
Fiat	40.688	11.229	51.917
Peugeot		15.808	15.808
Citroen		14.979	14.979
Renault		14.575	14.575
Volkswagen		13.549	13.549
Opel		10.035	10.035
Toyota		9.612	9.612
Mercedes		6.717	6.717
Hyundai		4.767	4.767

Top ten VCL in Turchia gen-ott 2023

Fonte: ÖDMD

unità) e i Pick up (11.085 unità immatricolate). Leader del mercato è Ford, con 59.787 unità immatricolate da inizio anno e una MS pari al 28,5%. Segue Fiat con il 24,8% del mercato e 51.917 unità immatricolate. Anche in questo caso entrambi i costruttori hanno localizzato la loro produzione nel paese, Ford a Izmit, dove produce il suo Transit/Cargo e Fiat a Bursa con Doblò e Fiorino/Qubo. I veicoli commerciali leggeri di importazione immatricolati nel periodo sono 109.532, con volumi quasi raddoppiati rispetto al 2022, quando i VCL immessi sul mercato erano poco più di 50 mila. (TABELLA 4)

ga

L'auto "italiana" Le nuove 500 saranno fatte in Algeria

SANDRO IACOMETTI

Gli Elkann, tra le inchieste per evasione fiscale, che potrebbero ridisegnare gli assetti proprietari dell'intero impero finanziario di famiglia, e i droni di Bruno Vespa che svoltano impunemente sopra le loro teste, hanno altro a cui pensare in queste settimane. Ma la fuga dall'Italia (...)

segue a pagina 8

La fuga di Stellantis dall'Italia

Le nuove 500 saranno fatte in Algeria

Dopo la Topolino, che sarà prodotta in Marocco, l'ex Fiat amplierà l'impianto di Tafraoui per farne un polo dell'automotive

segue dalla prima

SANDRO IACOMETTI

(...) di Stellantis prosegue come un treno. Dopo il Marocco, dove il gruppo, tra le altre cose, produrrà la nuova Topolino, marchio iconico italiano che nelle fattezze sarà identica alla Opel Rocks-e e alla Citroen Ami, entrambe ovviamente realizzate nello stesso stabilimento di Kenitra per abbattere i costi, tocca all'Algeria.

È qui che è pronto a spostarsi non solo il cuore della storica Fiat, ma anche tutto quello che la produzione di auto si porta dietro, compreso l'indotto della componentistica, pilastro dei distretti industriali del Nord Italia. A soli due mesi dall'inaugurazione (l'11 dicembre 2023), Stellantis ha infatti deciso di accelerare l'ampliamento dell'impianto di assemblaggio Fiat di Tafraoui, a Orano, in Algeria. In anticipo rispetto ai piani iniziali.

L'idea è quella di passare da semplice fabbrica di assemblaggio a un polo industriale dell'automotive. Obiettivo: per ora quello dichiarato è di rifornire il cre-

scente mercato algerino e quello dell'intero continente, ma in futuro, perché no, può venire anche la voglia di competere sui mercati internazionali con prodotti che richiedono oneri di realizzazione molto più bassi rispetto a quelli europei.

STESSO COPIONE

Pezzo forte della fabbrica in Algeria, manco a dirlo, l'italianissima 500, che sarà prodotta nelle versioni Hybrid e X. Ma nelle catene di montaggio di Tafraoui troveranno spazio anche i modelli Tipo, Doblò, Scudo e Ducato.

Anche se la promessa è quella di produrre in Africa per l'Africa, il copione sembra assai simile a quello già visto in Marocco, dove Stellantis ha chiamato a raccolta

i fornitori europei e italiani per convincerli a delocalizzare la produzione dei componenti.

Per ora il gruppo collabora con undici fornitori locali, un numero destinato a crescere presto a 23. Le parti attualmente prodotte local-

mente per i veicoli Fiat includono sedili, tappeti, oli e lubrificanti, parti in plastica e pneumatici. Si tratta di parti relativamente facili da reperire in Algeria, ma nel frattempo il Paese nordafricano intende sviluppare la sua industria per produrre componentistica tecnologicamente più avanzata. Le specifiche per la produzione dei veicoli, pubblicate nel novembre 2022, prevedono un graduale aumento del tasso di integrazione della componentistica algerina, che raggiungerà il 10 per cento dopo un anno di produzione e il 30 per cento entro cinque anni. Ma Stellantis vorrebbe andare oltre la percentuale prevista e arrivare intorno al 40 per cento nel quinquennio.

IL SUMMIT

In che modo? Anche chiamando fornitori stranieri e invitandoli a stabilizzarsi in Algeria. È per questo che il 16 e 17 aprile, oltre alle aziende locali Stellantis incontrerà nel Paese nordafricano anche imprese della componentistica per auto provenienti da Francia, Italia, Ro-

mania e Turchia. Da tre a dieci aziende italiane faranno parte della delegazione tricolore guidata dall'Anfia, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica.

Nel frattempo il gruppo continua a fare investimenti anche in altri settori, ovviamente non in Italia. Stellantis ha infatti rafforzato la partnership con l'americana Archer, che progetta e sviluppa velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale da impiegare nelle reti di mobilità aerea urbana, aumentando ulteriormente la sua partecipazione strategica nella società attraverso l'acquisto sul mercato aperto di 8,3 milioni di azioni. I dettagli finanziari dell'operazione non sono stati forniti. Ma a gennaio 2023 Stellantis, che all'epoca aveva una quota del 4,8% (successivamente incrementata), aveva annunciato la volontà di produrre in esclusiva il velivolo Midnight (velivolo elettrico a decollo e atterraggio verticale) e aveva detto di volere diventare un investitore di lungo termine, fornendo fino a 150 milioni di dollari di capitali tra il 2023 e il 2024.

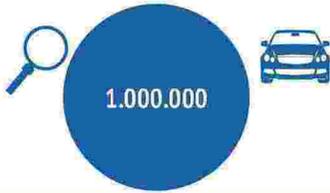
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI DI STELLANTIS

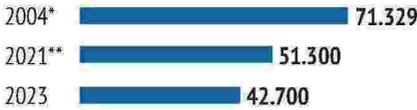
MODELLI ASSEMBLATI



Obiettivo governo



DIPENDENTI

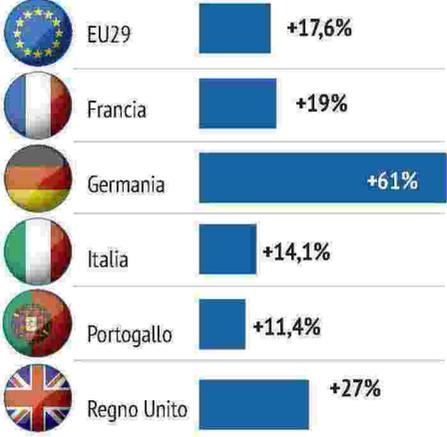


*Fiat - **Nasce Stellantis
FONTE: Stellantis

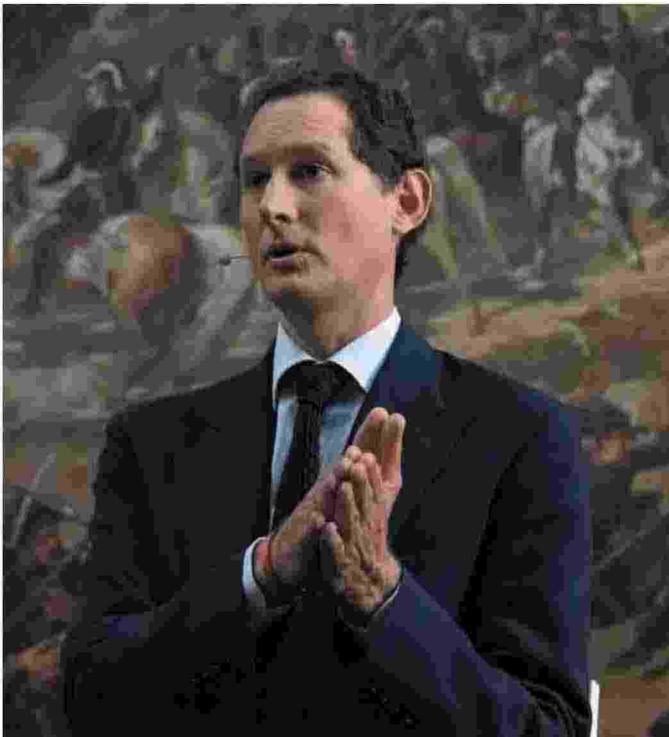
LE VENDITE



VAR. % VENDITE, GEN 2024-2023



WITHUB



John Elkann, amministratore delegato di Exor, la cassaforte della famiglia Agnelli, e presidente di Stellantis, Ferrari e Gedi (*La Presse*)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Industria dell'auto, Stellantis accelera piani di sviluppo dello stabilimento Fiat Algeria

A soli due mesi dall'inaugurazione dell'11 dicembre 2023, il gruppo Stellantis accelera l'ampliamento dell'impianto di assemblaggio Fiat di Tafraoui, a Orano, in Algeria. E lo fa in anticipo rispetto ai piani iniziali.

L'obiettivo è quello di passare da semplice fabbrica di assemblaggio a un polo industriale dell'automotive in grado non solo di rifornire il crescente mercato algerino, ma di competere con altri colossi del settore nell'intero continente africano.

Il 16 e 17 aprile, Stellantis incontrerà i fornitori sia locali che stranieri della componentistica per auto provenienti da Francia, Italia, Romania e Turchia: lo scopo è selezionare partner per la seconda fase della produzione locale di veicoli nel nuovo impianto dove viene prodotta, tra gli altri modelli, anche la versione ibrida della "Fiat 500", prodotto di culto del "Made in Italy" e dello stile di vita italiano. Da tre aziende a dieci italiane faranno parte della delegazione tricolore guidata dall'Anfia, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica. L'evento dovrebbe essere presieduto dal ministro dell'Industria, Ali Aoun, a conferma del sostegno e dell'interesse delle istituzioni algerine al progetto

di sviluppo industriale incentrato sul marchio italiano. Sofiane Bakhchi, presidente della Borsa di subfornitura dell'Algeria occidentale, ha dichiarato che attualmente Stellantis collabora con undici fornitori locali, un numero destinato a crescere presto a 23. Le parti attualmente prodotte localmente per i veicoli Fiat includono sedili, tappeti, oli e lubrificanti, parti in plastica e pneumatici. Si tratta di parti relativamente facili da reperire in Algeria, ma nel frattempo il Paese nordafricano dovrà sviluppare la sua industria per produrre componentistica tecnologicamente più avanzata.

Bakhchi ha sottolineato che i fornitori selezionati devono soddisfare "rigorosi requisiti in termini di qualità, prestazioni ed efficienza", come riportato da "Echourouk News". Le specifiche per la produzione dei veicoli, pubblicate nel novembre 2022, prevedono un graduale aumento del tasso di integrazione della componentistica algerina, che raggiungerà il 10 per cento dopo un anno di produzione e il 30 per cento entro cinque anni. Secondo quanto appreso da "Agenzia Nova", Stellantis vorrebbe andare oltre la percentuale di integrazione prevista e arrivare intorno al 40 per cento nel quinquennio. Il tutto, è bene ricordare, senza fare concorren-

za a quanto viene prodotto in Italia, dal momento che lo stabilimento di Orano produrrà per il mercato algerino e africano.

Situato nella zona industriale di Tafraoui, lo stabilimento Fiat è stato costruito su un'area di 40 ettari, che si aggiungono a ulteriori 80 ettari dedicati ai produttori di attrezzature che accompagneranno l'impianto. Entro il 2024, lo stabilimento di Orano dovrebbe produrre 40.000 veicoli e impiegare 1.200 persone. La capacità produttiva annuale dell'impianto di Stellantis dovrebbe raggiungere le 90.000 unità entro il 2026.

Dal marzo 2023, Fiat ha importato e commercializzato in Algeria 76.000 veicoli, di cui 60.000 nel 2023 e 16.000 fino a gennaio 2024. La Fiat Tipo e la Fiat 500X risultano le autovetture più richieste, ma c'è domanda anche per il Doblò, lo Scudo e il Ducato per i veicoli commerciali. Fiat Algeria possiede 55 punti vendita, che coprono il 65 per cento del territorio algerino. Lo stabilimento di Orano, invece, dovrebbe produrre tre modelli, tra cui la Fiat 500 Hybrid che ha aperto il salone, seguita dal Doblò nelle versioni touring (vetrata) e commerciale, con una clausola che prevede la produzione di un nuovo modello internazionale nel 2026.



L'obiettivo, a soli due mesi dalla inaugurazione dell'11 dicembre 2023, è quello di passare da semplice fabbrica di assemblaggio a un polo industriale dell'automotive in grado non solo di rifornire il sempre più crescente mercato algerino, ma di competere con altri colossi del settore nell'intero continente africano



L'immagine di uno stabilimento Stellantis

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**Veicoli a fine vita.
Assoambiente:
un tavolo col Governo**

Paolo Fruncillo

a pagina 6

Veicoli a fine vita. Assoambiente: un tavolo col Governo

PAOLO FRUNCILLO

“Il Governo avvii un tavolo di consultazione dei diversi rappresentanti della filiera dei veicoli a fine vita (produttori, demolitori, riciclatori) per definire una posizione condivisa sul prossimo Regolamento europeo relativo agli End of Life Vehicles (ELV) che il Governo nazionale possa portare in Europa”. Lo chiede Assoambiente, l'associazione delle imprese del settore, che teme il nuovo regolamento dell'Unione. Per tutti serve una normativa che stimoli l'innovazione tecnologica e l'abilità delle imprese di far fronte ai problemi anche in questo settore. Occorre rafforzare la sinergia tra tutti i componenti della filiera per definire una posizione che poi il governo italiano possa supportare in Europa.

Ancora punti non chiari

Il presidente delle imprese dei Servizi ambientali e Economia circolare, Anselmo Calò ha sottolineato come “oggi esistono molti punti di convergenza tra i produttori di auto e i diversi attori della filiera del trattamento dei veicoli a fine vita. Su altri, come ad esempio la responsabilità estesa del produttore, andrà trovato un punto di incontro. E' quindi quanto mai opportuno che, in attesa che (presumibilmente dopo l'estate) riparta il dibattito a livello di Parlamento europeo sul Regolamento, il Go-

verno avvii un Tavolo di consultazione con i diversi stakeholder con l'obiettivo di individuare una posizione unica che faccia la sintesi delle diverse istanze. In altri Paesi europei sono stati proprio i Governi a incentivare la costituzione di tavoli permanenti. Il Regolamento rappresenta un'occasione unica per consolidare a livello europeo un settore pilastro dell'economia circolare”.

Gava: Italia modello di economia circolare

Una prima risposta positiva all'appello è arrivata dalla vice ministro del Ministero dell'Ambiente Vannia Gava che ha sottolineato la necessità della lotta alla sindrome Nimby attraverso la conoscenza delle imprese “tecnologicamente evolute.”

“L'Italia - ha spiegato la vice ministro - è un modello di economia circolare a livello europeo e non può non essere ascoltata. Nel settore della demolizione veicoli occorre fare un salto di qualità, anche perché le operazioni di riciclo delle componenti dei veicoli ci possono aiutare a reperire le materie prime critiche. Il nuovo Regolamento aiuterà a raggiungere i risultati attesi, omogenizzando il quadro legislativo. Siamo disponibili, come fatto in passato, ad aprire nuovamente il dialogo con tutte le rappresentanze della filiera e farci portavoce in Europa di una

proposta condivisa”.

Contrari a centri raccolta temporanei

La richiesta di un tavolo di concertazione viene dagli stakeholder della filiera del fine vita dei veicoli: Gianmarco Giorda (Anfia), Antonio Cernicchiaro (Unrae), Cinzia Vezzosi (Assofermet ed Euric) e i rappresentanti delle Associazioni dei Demolitori e dei Frantumatori Anselmo Calò (Ada), Ruggiero Delvecchio (Adq), e Stefano Leoni (Aira).

Tutti registrano una sostanziale convergenza su diversi punti contenuti nel testo della proposta di Regolamento, a partire dalla regolamentazione dell'export dei veicoli, alla maggiore tracciabilità di veicoli fuori uso e dei componenti venduti come ricambi e dall'opposizione alla norma che consente la consegna dei veicoli elettrici senza batteria da trazione e con parti mancanti (contrasto al cosiddetto “fai da te”), fino alla assoluta contrarietà ai centri di raccolta temporanei, nonché alla rimozione obbligatoria di materiali e componenti per cui non c'è un mercato. Resta ferma la necessità che gli impianti raggiungano l'obiettivo di riciclo sancito dalla norma.

Tra i temi affrontati anche il reimpiego delle plastiche provenienti dal trattamento dei veicoli per motivi di sicurezza e per praticabilità effettiva.

News Auto lo leggi in 2 minuti

Diesel vs Elettriche: il persistente successo dei motori a combustione



Gloria Focchi

18 Marzo 2024, 20:05 Aggiornato il: 18 Marzo 2024, 20:05

Diesel vs Elettriche: il persistente successo dei motori a combustione: Nonostante l'accento sulla mobilità sostenibile, le auto a diesel continuano a dominare il mercato europeo, superando le vendite delle auto elettriche. Questo paradossale scenario solleva interrogativi sulle ragioni dietro tale tendenza e sollecita una riflessione sul futuro della mobilità sostenibile. Nel mese di gennaio, le auto a gasolio hanno addirittura sorpassato le vendite delle auto elettriche, evidenziando la complessità del fenomeno e la necessità di un'analisi più dettagliata.



In un'epoca in cui le preoccupazioni ambientali e la salute pubblica sono al centro dell'attenzione, ci si aspetterebbe che il mercato automobilistico europeo vedesse una crescente domanda di auto **elettriche** o ecologiche. Tuttavia, la realtà è diversa. Nonostante le restrizioni sempre più severe sull'inquinamento e sulla qualità dell'aria nelle nostre città, l'**Europa** ha assistito a un fenomeno sorprendente: le **auto a diesel** continuano a dominare il mercato, superando le vendite delle auto elettriche. Questo paradossale scenario solleva interrogativi sulle ragioni dietro tale tendenza e sollecita una riflessione più approfondita sul futuro della **mobilità sostenibile** nel continente.

Infatti, nel **mese di gennaio**, le auto a gasolio hanno sorpassato le vendite delle auto elettriche. Questo fenomeno ricco di implicazioni merita un'analisi approfondita. Secondo il presidente [dell'Anfia](#), Roberto Vavassori, sia le auto elettriche pure (Bev) che i veicoli diesel hanno raggiunto una quota di penetrazione sul mercato intorno all'11% in Europa. Tuttavia, in Italia, le auto diesel hanno rappresentato il 15,4% delle vendite, mentre le elettriche si sono fermate al 2,1%.



Quali sono le ragioni dietro questa sorprendente inversione di tendenza?

Le ragioni di questa **inversione di tendenza** possono essere collegate alla fine degli incentivi tedeschi per le auto elettriche, avvenuta alla fine del 2023. La cessazione di tali incentivi ha influenzato la percezione dei consumatori tedeschi sulla convenienza dell'acquisto di veicoli elettrici, con ripercussioni significative sull'intero **mercato europeo**.

Nonostante il **declino delle auto elettriche**, i veicoli diesel continuano a godere di una forte presenza nel mercato dell'usato, occupando addirittura il 41% del mercato complessivo. Tale fenomeno può essere attribuito alla prospettiva di utilizzare queste auto per un periodo più breve, evitando così potenziali restrizioni future sui motori a combustione.

La **disparità tra le vendite di auto elettriche e diesel** si riflette anche nei finanziamenti governativi per gli incentivi. Mentre i fondi destinati ai motori termici sono stati ampiamente utilizzati, quelli destinati alle auto elettriche sono rimasti in gran parte inutilizzati, segnalando una discrepanza nei sostegni governativi alla transizione verso veicoli più ecologici.



Le proteste che hanno attraversato l'Europa negli ultimi anni hanno spesso avuto come epicentro il settore dei trasporti, evidenziando le sfide e le tensioni legate alle politiche ambientali e alla mobilità sostenibile.

La resistenza all'abbandono del diesel, in definitiva, non dipende solo dai **prezzi elevati delle auto elettriche**, ma anche dalle differenze socio-economiche e geografiche che caratterizzano il panorama automobilistico europeo. A fronte di queste sfide, il **futuro dei motori diesel** potrebbe dipendere da innovazioni significative, come il biodiesel, che potrebbero aprire nuove prospettive nel settore dei trasporti.

Argomento: [Carburanti](#)

[Leggi i Commenti](#)

Anfia, a gennaio -11,6% produzione dell'industria automotive - Industria e Analisi - Ansa.it

Terza flessione consecutiva Calo dell'11,6%, rispetto a un anno fa, per la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme. Il confronto, secondo i dati Istat diffusi da **Anfia**, l'associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, è tra gennaio 2024 e lo stesso mese dell'anno precedente. Per quanto riguarda i singoli comparti produttivi del settore. L'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione negativa del 13,9%, quello della fabbricazione di carrozzerie per auto, rimorchi e semirimorchi cresce dell'8,7%, la fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 13,9%. "Anche l'apertura del nuovo anno - commenta Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia** - è ancora negativa per l'indice della produzione automotive italiana, che a gennaio registra la terza flessione consecutiva, Riproduzione riservata © Copyright ANSA

20 marzo 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 21°C



asknews

🏠 POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



Speciali: LIBIA/SIRIA | ASIA | NUOVA EUROPA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | G7 ITALIA 2024



POLITICA VIDEONEWS

Meloni alla Nuvola per 250° anniversario della Fondazione Gdf

20 MARZO 2024

ECONOMIA MOTORI

Auto, Anfia: a gennaio produzione -34% a 27mila unità

Industria automotive -11,6%, terza flessione consecutiva

MAR 20, 2024 📌 Auto

info & imprese



asknews

Segui la Pagina

173.819 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Milano, 20 mar. (askanews) – A gennaio 2024 la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo dell'11,6% rispetto a gennaio 2023, a fronte di un calo della produzione industriale del -3,4%.

Secondo i dati preliminari di [Anfia](#), la produzione domestica delle sole autovetture a gennaio 2024 ammonta a 27mila unità, in flessione del 34% rispetto a gennaio 2023.

Guardando agli altri comparti produttivi, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione negativa del 13,9%; quello delle carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi aumenta dell'8,7% nel mese, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e motori risulta in calo del 13,9%.

"L'apertura del nuovo anno è ancora negativa per l'indice della produzione automotive italiana, che a gennaio 2024 registra la terza flessione mensile consecutiva (-11,6%)", afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#). "I lavori del Tavolo Sviluppo Automotive del Mimit – prosegue – sono in fase avanzata. Si tratta ora di ragionare sulle misure prioritarie e sugli strumenti che in concreto ne permetteranno la realizzazione". Fra questi gli incentivi di cui "si attende il prima possibile la pubblicazione del Dpcm che ne darà effettiva attuazione".

A gennaio-novembre 2023 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 21,6 miliardi di euro, mentre l'import vale 33,6 miliardi di euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export con una quota del 20,3%, seguiti da Germania (18,4%) e Francia (11,8%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 23,7 miliardi di euro, con un saldo positivo di 5,3 miliardi di euro.

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 17,4% a dicembre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 14,7% e di una componente estera a -21,5%. Nell'intero 2023, il fatturato aumenta invece del 16,8% (+20,1% il fatturato interno e +12,5% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori presenta una variazione tendenziale negativa del -15,7% a dicembre (-24,3% la componente interna e -6,8% la componente estera). Nell'intero 2023, tuttavia, il fatturato del comparto registra un incremento del 7,4%, con una crescita dell'8,1% della componente interna e del 6,7% della componente estera.



ECONOMIA **MOTORI**

Mercedes: 50% vendite saranno b... 2030, CO2 -80%

MAR 20, 2024

ECONOMIA **VIDEONEWS**

Bonaccini: "Su sicurezza sulle s... dalle ideologie"

MAR 20, 2024

ECONOMIA **VIDEONEWS**

Putin: vittoria alle elezioni è solo il prologo a.. vittorie

MAR 20, 2024

- Home
- Politica
- Economia
- Esteri
- Cronaca
- Sport
- Sociale
- Cultura
- Spettacolo
- Videonews
- Salute e Benessere
- Transizione
- Ecologica
- Scienza e
- Innovazione
- Technofun
- Agrifood
- Turismo
- Motori
- Moda
- Sistema
- Trasporti
- Lifestyle e
- Design
- Made in Italy
- Start Up
- Info e Imprese
- Ask@europe
- Daily News
- Servizi PCM
- Abruzzo
- Basilicata
- Calabria
- Campania
- Emilia Romagna
- Friuli Venezia
- Giulia
- Lazio
- Liguria
- Lombardia
- Marche
- Molise
- Piemonte
- Puglia
- Sardegna
- Sicilia
- Toscana
- Trentino Alto
- Adige
- Umbria
- Valle d'Aosta
- Veneto
- Libia/Siria
- Asia
- Nuova Europa
- Nomi e Nomine
- Crisi Climatica
- TG Poste
- G7 Italia 2024
- Chi siamo
- La Redazione
- Area Clienti
- Disclaimer e
- Privacy
- Informativa
- Cookie
- Whistleblowing
- Pubblicità

ask@news

Editore: askanews S.p.A.
 Sede Legale: Via Prenestina 685, 00155 Roma
 Sedi Operative: Via Prenestina 683, 00155 Roma
 Corso Europa 7, 20122 Milano - Via della Scala 11, 50123 Firenze
 Ph. +39 06695391
 Capitale Sociale: € 1.615.416,00 i.v. - P.I. 01719281006 - C.F. 07201450587

© 2024 askanews S.p.A.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La vicenda



● Da inizio anno i torinesi hanno acquistato 243 auto elettriche, in calo rispetto al 2023

● Nel complesso in Italia il mercato elettrico vale il 4,3%

● Nella foto Gianmarco Giorda di Anfia

Oltre 4.713 punti di ricarica per 3.500 auto acquistate

Il Piemonte ha più colonnine che vetture immatricolate in un anno

di Nicolò Fagone La Zita



A Torino ci sono 559 colonnine, ma 108 sono ancora in attesa di collaudo

L'auto elettrica a Torino e in Piemonte è ancora un flop. Basta leggere i dati. Se il trend si può definire nazionale, la nostra regione riesce comunque a distinguersi in negativo. Il capoluogo e la sua provincia infatti occupano il quint'ultimo posto in Italia per diffusione di auto elettriche, che non superano lo 0,06% del totale, come Foggia. Peggio solo Genova, Udine, Napoli e Taranto (dati del Politecnico di Milano).

L'aspetto curioso è che nonostante ciò il Piemonte è anche la seconda regione per disponibilità delle infrastrutture, con ben 4.713 punti di ricarica, dietro solo alla Lombardia (8.094). Un ossimoro. Sul suolo pubblico torinese al momento risultano installate 559 colonnine (grazie soprattutto a Leasys che ha

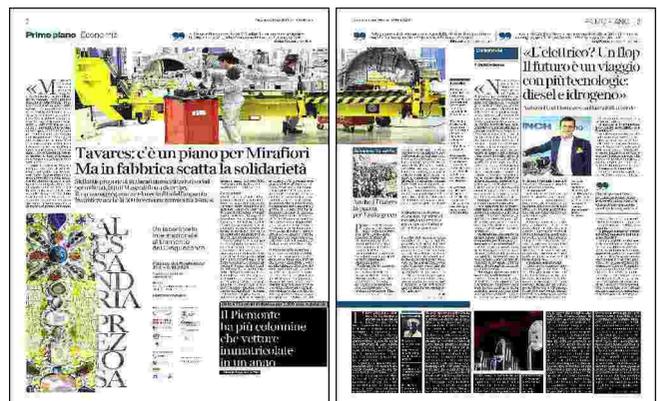
aperto il servizio a tutti), ognuna con due punti di ricarica, e se ne aggiungeranno altre 90 entro la fine del 2024. Tra quelle attualmente presenti 108 sono ancora in attesa di allaccio e collaudo, ma nessuno se ne è accorto o se ne lamenta. Se i servizi ci sono, di fatto, manca proprio l'utenza. La regione è stata brava ad aggirare una delle principali preoccupazione degli automobilisti, le poche colonnine di ricarica, ma restano due grandi ostacoli: i prezzi, ancora troppo alti, e un certo timore legato alle oscillazioni del costo dell'energia elettrica. Il risultato? Dall'inizio dell'anno a Torino e provincia si sono vendute appena 243 auto elettriche, su un totale di 22.648 macchine acquistate. Nei primi due mesi del 2023 si era arrivati a 280, un numero basso ma comunque più alto del 13%

rispetto a quest'anno. In tutto il Piemonte, lo scorso anno, ne sono state vendute appena 3.566 (settima regione), contro le 9.793 del Trentino Alto Adige. Ma è tutta l'Italia, in confronto al resto d'Europa, ad evidenziare un netto ritardo. «Nell'intero 2023, la quota delle auto elettriche nel nostro Paese ha raggiunto appena il 4,2% — sottolinea Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia — contro il 16-18% degli altri mercati europei. Solo la Spagna si discosta ma, con il suo 5,4%, supera comunque l'Italia. Questo è dovuto al potere d'acquisto più basso che caratterizza il nostro Paese, motivo per cui questo tipo di vetture, ancora più costose rispetto a quelle tradizionali, necessitano della spinta di adeguati incentivi alla domanda per avere maggiore diffusione. Per questo

— aggiunge — auspichiamo che la pubblicazione del Dpcm che darà il là al nuovo ecobonus avvenga nel più breve tempo possibile». Ad oggi infatti, nonostante gli incentivi statali, le auto elettriche immatricolate nel nostro Paese sono ancora lontane dal costituire una porzione rilevante del parco auto. Per l'esattezza meno del 4%, contro il 79,3% del Paese più virtuoso dell'Unione Europea: la Norvegia. In numeri assoluti, le bev immatricolate nel 2023 sono state 66.276, in aumento del 35% rispetto alle 49.053 dell'anno precedente, quando le auto elettriche dovettero accontentarsi di una quota di mercato pari al 3,71%. Il mercato italiano in sostanza è in crescita, ma ha il passo della tartaruga più di quello della lepre. A Torino e provincia, poi, la tartaruga fa proprio retromarcia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Corriere della Sardegna

L'informazione dalla grande isola del Mar Mediterraneo



Home > Attualità > Auto, a gennaio produzione -34% a 27mila unità

Auto, Anfia: a gennaio produzione -34% a 27mila unità

redazione - 20/03/2024

0



Industria automotive -11,6%, terza flessione consecutiva

Milano, 20 mar. (askanews) – A gennaio 2024 la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo dell'11,6% rispetto a gennaio 2023, a fronte di un calo della produzione industriale del -3,4%.

Secondo i dati preliminari di **Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture a gennaio 2024 ammonta a 27mila unità, in flessione del 34% rispetto a gennaio 2023.

Guardando agli altri comparti produttivi, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione negativa del 13,9%; quello delle carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi aumenta dell'8,7% nel mese, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e motori risulta in calo del 13,9%.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

“L’apertura del nuovo anno è ancora negativa per l’indice della produzione automotive italiana, che a gennaio 2024 registra la terza flessione mensile consecutiva (-11,6%)”, afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#). “I lavori del Tavolo Sviluppo Automotive del Mimit – prosegue – sono in fase avanzata. Si tratta ora di ragionare sulle misure prioritarie e sugli strumenti che in concreto ne permetteranno la realizzazione”. Fra questi gli incentivi di cui “si attende il prima possibile la pubblicazione del Dpcm che ne darà effettiva attuazione”.

A gennaio-novembre 2023 (ultimo dato disponibile), l’export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall’Italia vale 21,6 miliardi di euro, mentre l’import vale 33,6 miliardi di euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell’export con una quota del 20,3%, seguiti da Germania (18,4%) e Francia (11,8%). Nello stesso periodo, l’export della componentistica automotive vale 23,7 miliardi di euro, con un saldo positivo di 5,3 miliardi di euro.

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 17,4% a dicembre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 14,7% e di una componente estera a -21,5%. Nell’intero 2023, il fatturato aumenta invece del 16,8% (+20,1% il fatturato interno e +12,5% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori presenta una variazione tendenziale negativa del -15,7% a dicembre (-24,3% la componente interna e -6,8% la componente estera). Nell’intero 2023, tuttavia, il fatturato del comparto registra un incremento del 7,4%, con una crescita dell’8,1% della componente interna e del 6,7% della componente estera.

[Previous article](#)[Next article](#)[Codice della strada, CNA: No a sanzioni Ncc limitano la libertà d’impresa](#)[Meloni attacca: noi coesi, all’opposizione non riesce stesso miracolo](#)**redazione**<https://corriere dellasardegna.it>

LEAVE A REPLY

Comment:

Name:*

Email:*

Website:

 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment.



Home > Smart Mobility

La Lettera all'Europa di Luca de Meo è una roadmap per il settore

20 marzo 2024 - [Elena Pavin](#)

Una ventina di pagine per parlare con la politica in vista delle imminenti elezioni europee: così Luca de Meo (CEO Renault) si rivolge ai decision-makers per parlare di mobilità, transizione e politiche industriali.

IN QUESTO ARTICOLO



Il CEO di **Renault**, **Luca de Meo**, si rivolge direttamente al mondo politico nella sua Lettera all'Europa, un documento di una ventina di pagine in cui si parla di **transizione energetica e automobilistica**, elettrificazione, incentivi e politiche industriali. *“Abbiamo già visto con Airbus ciò che l'Europa è in grado di fare. Intensificando le iniziative di cooperazione, metteremo la nostra industria sulla strada del rinnovamento”*, ha spiegato il numero uno della casa francese.

Una **roadmap** che parte dalla chiara diagnosi del settore: un asset fondamentale per le **economie europee** (in Italia vale il 5,2% del PIL e il 9 del settore manifatturiero secondo [Anfia](#) e in tutta Europa occupa 13 milioni di persone). *“Gli Stati Uniti incentivano, i cinesi pianificano, gli europei regolamentano”*.

Leggi Anche: [Renault al Salone di Ginevra ruba il palco con R5 E-Tech](#)

7 raccomandazioni per l'automotive (e 8 misure di politica industriale)

Perché sia competitiva, ricorda de Meo, **“L'Europa deve inventare un modello ibrido”**. Un modello, quello descritto dal CEO, che coinvolga le *le maggiori 200 città europee nell'elaborazione della strategia di decarbonizzazione* in quella che lui stesso definisce la **“Champions League industriale”** (e prosegue con la metafora sportiva sottolineando anche che *“la transizione ecologica è uno sport di squadra”*).

L'idea è che premiando le eccellenze si possano creare *“aree economiche verdi”*, ovvero hub dove far convergere investimenti e professionalità per la transizione energetica (sulla falsariga di quello che [Renault ha fatto con Ampere?](#))

L'industria automobilistica europea ha bisogno di vetture [piccole, economiche, carbon neutral](#) (come abbiamo sp promuovere le piccole auto europee, naturalmente, ma anche rivoluzionare le consegne dell'ultimo miglio, sviluppare le infrastrutture di ricarica e la tecnologia V2G, aumentare la competitività dell'Europa nel settore dei semiconduttori.

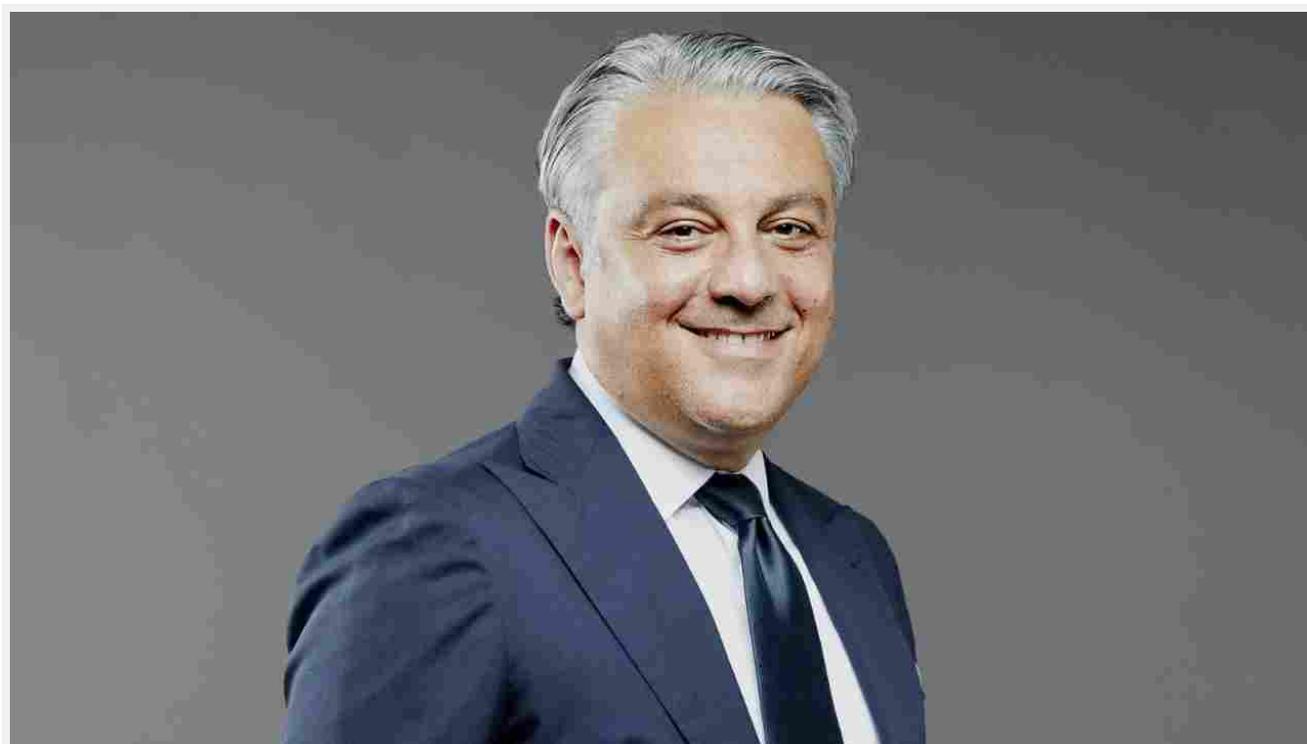
Ecco i punti fondamentali della **Lettera all'Europa** di de Meo.

Leggi Anche: [Cos'è la clausola di revisione per l'elettrificazione europea fissata nel 2026](#)

Lettera all'Europa

Si inizia dall'**industria automobilistica europea**: 13 milioni di persone impiegate nel settore in Europa (7% della forza lavoro totale del Vecchio Continente), sulla quale già oggi gli investimenti si fanno sentire: sono il 17% della spesa totale in R&S dell'Europa (compreso il settore pubblico).

Il problema, sottolinea de Meo nella sua lettera, è che circa **il 4% delle vendite di veicoli elettrici in Europa è realizzato da marche cinesi** (che in tutto il mondo coprono il 35% dell'esportato), con una grossa perdita in termini di volumi per le Case europee, **ma inevitabile con i prezzi odierni**. Un'elettrica cinese, nel 2023, infatti costava il 25% in meno per una segmento C: 6-7.000 euro di vantaggio per i cinesi. Come ci riescono? Cicli di sviluppo molto più rapidi (18-24 mesi in Cina rispetto ai 3-5 anni in Europa).



Luca De Meo, ceo del Gruppo Renault

Auto, Anfia: A gennaio cala dell'11,6% la produzione italiana

Home Economia Auto, Anfia: A gennaio cala dell'11,6% la produzione italiana

Auto, Anfia: A gennaio cala dell'11,6% la produzione italiana
20 Marzo 2024

A gennaio 2024 la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo dell'11,6% rispetto a gennaio 2023. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 13,9% a gennaio 2024; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi aumenta dell'8,7% nel mese, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori³ risulta in calo del 13,9%. Secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture a gennaio 2024 ammonta a 27mila unità, in flessione del 34% rispetto a gennaio 2023. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a gennaio 2024 rispetto ai livelli del primo mese dello scorso anno: nel mese, infatti, l'indice della produzione industriale nel suo complesso⁴ chiude a -3,4%. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 6,2% a dicembre 2023, ultimo dato disponibile (-6,5% sul mercato interno e -5,7% sui mercati esteri) e chiude l'intero 2023 a -1% (-1,5% il mercato interno, mentre i mercati esteri restano sostanzialmente stabili).

Ti potrebbe interessare anche



HOME ECONOMIA

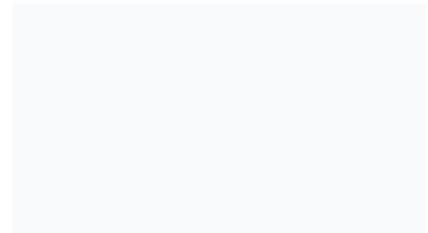
Auto, Anfia: A gennaio cala dell'11,6% la produzione italiana-2-

20 Marzo 2024

Come spiega Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, "i lavori del Tavolo Sviluppo Automotive del Mimit sono in fase avanzata: fissati gli obiettivi comuni tra Governo, territori, industria e parti sociali, si tratta ora di ragionare sulle misure prioritarie e sugli strumenti che in concreto ne permetteranno la realizzazione. Uno degli ambiti d'azione riguarda il sostegno alla domanda di autoveicoli di ultima generazione e a bassissime e zero emissioni, rispetto a cui è già stata presentata una prima misura di rimodulazione degli incentivi all'acquisto. Ora si attende il prima possibile la pubblicazione del DPCM che ne darà effettiva attuazione. Gli altri temi di interesse indirizzati alla transizione sostenibile della filiera e al suo sviluppo occupazionale si incentrano sull'incremento dei volumi produttivi, la competitività industriale, gli investimenti in R&S e nuove tecnologie, la riconversione delle imprese della componentistica e gli investimenti in formazione".

(segue)

Ti potrebbe interessare anche



INFOGRAFICA INTERATTIVA Auto, poche ibride plug-in ed elettriche immatricolate a gennaio

02 Febbraio 2024 di Redazione

La parte del leone l'hanno fatta i veicoli alimentati a benzina



La produzione italiana di vetro: l'infografica

20 Agosto 2022 di Elena Fois

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Questo sito utilizza cookie di profilazione, propri o di altri siti, per inviare messaggi pubblicitari mirati. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#). Se accedi a un qualunque elemento sottostante questo banner acconsenti all'uso dei cookie.

Ok

AVORA CONTINO



TORINOCRONACA

L'EDITORIALE
IL BORGHESE

EDIZIONE DIGITALE
ABBONAMENTI

EDIZIONE
DIGITALE

- ULTIME NOTIZIE
- TORINO**
- PROVINCIA
- CRONACA
- TENDENZE
- TEMPO LIBERO
- EVENTI
- SPORT
- SPECIALI

TORINO CRONACA > TORINO

I DATI **DELL'ANFIA**

Abbiamo perso un'auto su tre: colpa del flop dell'elettrico?

Cala la produzione industriale, la sofferenza di un settore che vale oltre 21 miliardi



ANDREA MONTICONE
andrea.monticone@cronacaqui.it

20 MARZO 2024 - 20:30



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



L'Italia è ancora il Paese dell'auto? Senza guardare ai problemi di Stellantis e alla cassa integrazione, o al calo delle vendite, **in Italia nel giro di un anno abbiamo perso un'auto su tre**. Un calo impressionante della produzione, proprio mentre ancora si attende l'arrivo degli incentivi annunciati dal governo. E' solo colpa del **flop delle auto elettriche**? Cerchiamo di capire meglio.

I dati [dell'Anfia](#) - ancora preliminari - dicono che **a gennaio 2024 la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo dell'11,6%** rispetto a gennaio 2023. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 13,9% a gennaio 2024 (mentre cresce dell'8,7% quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi) e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 13,9%. **Ma i numeri più impressionanti riguardano la produzione domestica, ossia per il mercato italiano.**

Sempre secondo i dati [Anfia](#), la produzione domestica delle sole autovetture **a gennaio 2024 ammonta a 27mila unità, in flessione del 34% rispetto a gennaio 2023**. Ossia un'auto su tre perduta nel giro di appena un anno. D'altra parte tutto il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 6,2% a dicembre 2023, ultimo dato disponibile (-6,5% sul mercato interno e -5,7% sui mercati esteri) e chiude l'intero 2023 a -1% (-1,5% il mercato interno, mentre i mercati esteri restano sostanzialmente stabili).

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta **una flessione del 17,4% a dicembre** (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 14,7% e di una componente estera a -21,5%.

Ma è solo colpa del flop dell'elettrico? Del fatto che i modelli BEV su cui i costruttori

Piùme
COSA È PIÙME? LA TUA CASA

AZ
Detergente multi-potenzione
senza fosfori
senza parabeni
senza profumi
senza coloranti

PIÙME
Assorbenti comfort ultra
con 48 Tappi
tutta con gli 10pc

€ 0,99

Scopri tutte le offerte valide
dall'11 al 24* marzo 2024
*nei negozi aperti la domenica

/ I più letti



AUTOMOTIVE

Stellantis stacca la spina: ecco il piano a sorpresa (fino al 2027)



La vignetta del giorno - 20 marzo 2024



L'INCHIESTA

«Mamma non sapeva il tedesco e andava a messa a Torino»: così Margherita Agnelli ha convinto i pm

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

hanno puntato non piacciono (mentre continuano a volare le utilitarie "old" come la Panda, considerando che le immatricolazioni in Italia invece sono in aumento) o siano troppo cari? Come spiega **Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia**, "i lavori del Tavolo Sviluppo Automotive del Mimit sono in fase avanzata: fissati gli obiettivi comuni tra Governo, territori, industria e parti sociali, **si tratta ora di ragionare sulle misure prioritarie** e sugli strumenti che in concreto ne permetteranno la realizzazione. Uno degli ambiti d'azione riguarda il sostegno alla domanda di autoveicoli di ultima generazione e a bassissime e zero emissioni, rispetto a cui è già stata presentata una **prima misura di rimodulazione degli incentivi all'acquisto. Ora sia attente la prima possibile la pubblicazione del DPCM** che ne darà effettiva attuazione".

Basterà? Il sistema industriale ha bisogno anche di altri interventi indirizzati alla transizione sostenibile della filiera e al suo sviluppo occupazionale: incremento dei volumi produttivi, la competitività industriale, gli investimenti in R&S e nuove tecnologie, la riconversione delle imprese della componentistica e gli investimenti in formazione.

Per dare una idea di cosa significhi il comparto automotive in Italia, **a gennaio-novembre 2023 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli dall'Italia vale 21,6 miliardi di Euro, mentre l'import vale 33,6 miliardi di euro.** Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 20,3%, seguiti da Germania (18,4%) e Francia (11,8%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 23,7 miliardi di euro, con un saldo positivo di 5,3 miliardi di euro.

TAG **AUTOMOTIVE** , **STELLANTIS** , **ANFIA** , **AUTO ELETTRICHE** , **INDUSTRIA** , **GIANMARCO GIORDA**

COMMENTI

SCRIVI/SCOPRI I COMMENTI

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Ricevi gratuitamente, ogni giorno, le notizie più fresche direttamente via email!



Buongiorno Torino!

La nostra newsletter quotidiana gratuita, con tutte le notizie più fresche del giorno.

EMAIL

VOGLIO ISCRIVERMI!

NO GRAZIE



La vignetta del giorno - 17 marzo 2024



/ In primo piano



Il campetto ai privati, la Dynamo Dora Rugby : «Cosi state uccidendo lo sport di base»



L'appello dei ciechi al Comune: «Abbiamo pochi spazi per attività e laboratori, dateci una mano»



Notizie in pillole dall'Italia e dal mondo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Anfia, a febbraio in Europa vendite elettriche sorpassano diesel

In Italia quota del diesel al 14,6%, Bev solo al 3,4% A febbraio la quota di penetrazione delle auto elettriche pure (Bev) nel complesso dei paesi dell'Unione europea allargata all'Efta e al Regno Unito, è stata del 13,2%, tornando a superare la quota delle vetture diesel (12%, dopo il pareggio di gennaio). In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 14,6% delle vendite, le auto elettriche pure si fermano al 3,4%. Lo evidenzia l'analisi di Roberto Vavassori, presidente di Anfia, sui dati diffusi oggi da Acea. "Per favorire maggiormente la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni e il conseguente svecchiamento del parco circolante in Italia - dice Vavassori - puntiamo sulla tempestiva entrata in vigore del nuovo piano incentivi, per il quale ancora si attende la pubblicazione del decreto che ne darà attuazione". Nell'area Ue + Efta e Regno Unito, a febbraio le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa hanno avuto un incremento del 17,9%: in crescita sia le auto Bev, (+10,3%, con il 13,2% della quota) sia le ibride tradizionali, +24,2%, con una quota del 28,9%). Nel complesso sono state immatricolate 491mila vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano nell'insieme il 49,3% del mercato. In Italia - secondo l'analisi di Anfia - la vendita di auto a benzina a febbraio è cresciuta del 33,4%, rispetto allo stesso mese del 2023, con una quota di mercato del 31,2%. In calo (-11,8% rispetto a un anno fa) del diesel, con una quota del 14,6%. Le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 54,2% del mercato di febbraio, con volumi in aumento dell'11,3% rispetto allo stesso mese del 2023. In vista delle Elezioni Europee, "l'impegno fondamentale di Anfia è quello di rafforzare l'azione di sensibilizzazione della politica sui principali dossier automotive, al fine di costruire una transizione - green e tecnologica - ordinata e razionale per tutta la filiera. Riteniamo sia necessario dare priorità - aggiunge il presidente Vavassori - all'innovazione e alla produzione sostenibile di autoveicoli e relativi componenti, garantire all'Europa le condizioni per potere continuare a investire e a competere a livello globale, promuovere la formazione e offrire una mobilità sempre più inclusiva e accessibile a tutti". Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Urso, bene altre case automobilistiche oltre Stellantis

‘L’obiettivo è raggiungere la soglia di 1,3 milioni di veicoli’ "Ci aspettiamo che Stellantis ci presenti stabilimento per stabilimento qual è il suo progetto per i prossimi anni in un confronto chiaro, trasparente e concreto con tutti i soggetti della produzione". Lo ha detto il ministro delle Imprese e Made In Italy, Adolfo Urso, a margine del Cosmoprof a Bologna. "Dopo la prima fase del tavolo Stellantis che si è appena conclusa e ha approfondito in 5 gruppi di lavoro sull’investimento e innovazione, i modelli, il rapporto con l’indotto, l’occupazione e la formazione, inizia una nuova fase - ha spiegato Urso - . Nei prossimi giorni convocheremo 7 tavoli regionali, in cui regione per regione, stabilimento per stabilimento, verranno calati questi progetti con numeri concreti, sia per quanto riguarda i veicoli prodotto sia per quanto riguarda il rapporto con la filiera e con l’indotto, che per noi è straordinario, sia per quanto riguarda gli occupati e una loro eventuale riconversione professionale". "Dalla prossima settimana, regione per regione, con tavoli specifici negli stabilimenti insieme a Stellantis, alle istituzioni, ai sindacati e all’Anfia scenderemo sul concreto per capire come questa promessa di raggiungere un milione di veicoli prodotti nel nostro Paese nei prossimi anni si concretizzi - ha concluso il ministro - anche a salvaguardia delle migliaia di imprese dell’indotto e della filiera che sono l’eccellenza del Made In Italy in Italia e nel mondo perché sono anche imprese esportatrici". "Pensiamo - ha aggiunto Urso - che accanto a Stellantis, che crediamo voglia raggiungere l’obiettivo di un milione di veicoli prodotti nel nostro Paese, si possa aggiungere una o più case automobilistiche che consentano alla filiera dell’automotive di raggiungere quella soglia minima che tutti gli studi ci dicono essere in 1,3 milioni di veicoli per rafforzare e lanciare l’automotive italiana nello scacchiere globale". "L’Italia è una anomalia in Europa, perché è l’unico Paese produttore storico di automobili che ha un’unica casa automobilistica. Negli altri Paesi vi sono quattro, cinque, sei, sette diverse case - ha chiarito il ministro - È chiaro che non possiamo chiedere a Stellantis di fare da solo quello che in altri Paesi fanno case automobilistiche diverse". Riproduzione riservata © Copyright ANSA

21 marzo 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 10°C



asknews

POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



Speciali: LIBIA/SIRIA | ASIA | NUOVA EUROPA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | G7 ITALIA 2024



CULTURA VIDEONEWS

Il Senso della vita: una mostra sull'opera di padre Giuseppe Ambrosoli

21 MARZO 2024

ECONOMIA MOTORI

Anfia, Vavassori: in Italia diesel 14,6%, bev 3,4%. Servono incentivi

Al lavoro in Ue per transizione ordinata e razionale

MAR 21, 2024 Auto

info & imprese

asknews logo and 'Segui la Pagina 173.820 follower' button

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Milano, 21 mar. (asknews) – “A febbraio 2024, il mercato europeo dell’auto europeo prosegue il trend positivo avviato a gennaio, segnando un’altra crescita a doppia cifra (+10,2%)”, afferma Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#). La variazione percentuale rispetto ai volumi di febbraio 2019, pre-pandemia, si attesta invece a -13,4%.

Nel secondo mese dell’anno, tutti e cinque i major market (incluso UK) registrano un incremento: +14% il Regno Unito, seguito da Francia (+13%), Italia (+12,8%) e Spagna (+9,9%), mentre la Germania registra una crescita più contenuta (+5,4%).

A febbraio, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (Bev), pari al 13,2%, torna a superare la quota delle vetture diesel (12%) dopo il pareggio registrato nel mese di gennaio.

In Italia, invece, l’immatricolato diesel pesa per il 14,6% delle vendite nel mese, contro il solo 3,4% delle Bev (al 2,1% a gennaio 2024).

“Per favorire maggiormente la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni e il conseguente svecchiamento del parco circolante nel nostro Paese, puntiamo sulla tempestiva entrata in vigore del nuovo piano incentivi, per il quale ancora si attende la pubblicazione del decreto che ne darà attuazione”, afferma Vavassori.

Con l’avvicinarsi delle elezioni europee del prossimo giugno, l’impegno fondamentale di [Anfia](#) è quello di “rafforzare l’azione di sensibilizzazione della politica sui principali dossier automotive, al fine di costruire una transizione – green e tecnologica – ordinata e razionale per tutta la filiera”.



Auto, produzione in calo dell'11,6%

▼ Calo dell'11,6%, rispetto a un anno fa, per la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme a gennaio. È il terzo consecutivo. Lo comunica **l'Anfia**, l'associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, confrontando gli ultimi dati diffusi da Istat. È scesa del 13,9% la fabbricazione di carrozzerie per auto e dello stesso valore quella di parti e accessori per autoveicoli e loro motori. In controtendenza rimorchi e semirimorchi (+8,7%).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, positivo anche il secondo mese del 2024 in Europa: +10,2% a febbraio

TELEBORSA

Publicato il 21/03/2024
Ultima modifica il 21/03/2024 alle ore 14:00



Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito1 a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 995.059 unità, il 10,2% in più rispetto a febbraio 2023. Nei primi due mesi del 2024, i volumi immatricolati raggiungono 2.012.136

unità, con una variazione positiva del 10,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "A febbraio 2024, il mercato europeo dell'auto prosegue il trend positivo avviato a gennaio, segnando un'altra crescita a doppia cifra (+10,2%) - afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di **ANFIA** -. Nel secondo mese dell'anno, tutti e cinque i major market (incluso UK) registrano un incremento: +14% il Regno Unito, seguito da Francia (+13%), Italia (+12,8%) e Spagna (+9,9%), mentre la Germania registra una crescita più contenuta (+5,4%)".

"A febbraio, la quota di penetrazione delle **vetture elettriche pure** (BEV), pari al 13,2%, torna a superare la quota delle **vetture diesel** (12%) dopo il pareggio registrato nel mese di gennaio. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 14,6% delle vendite nel mese, contro il solo 3,4% delle BEV (al 2,1% a gennaio 2024). Per favorire maggiormente la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni e il conseguente svecchiamento del **parco circolante** nel nostro Paese, puntiamo sulla tempestiva entrata in vigore del nuovo piano incentivi, per il quale ancora si attende la pubblicazione del decreto che ne darà attuazione - ha aggiunto -. Ricordiamo, inoltre, che con l'avvicinarsi delle **elezioni europee** del prossimo giugno, l'impegno fondamentale di ANFIA è quello di rafforzare l'azione di sensibilizzazione della politica sui principali dossier automotive, al fine di costruire una transizione - green e tecnologica - ordinata e razionale per tutta la filiera. Riteniamo sia necessario dare priorità all'innovazione e alla produzione sostenibile di autoveicoli e relativi componenti, garantire all'Europa le condizioni per poter continuare ad investire e a competere a livello globale, promuovere la formazione e offrire una mobilità sempre più inclusiva ed accessibile a tutti".

Nell'area UE+EFTA+UK, a febbraio, le **immatricolazioni** di auto ad **alimentazione** alternativa incrementano del 17,9%; si mantengono in crescita sia le auto BEV (+10,3%, con il 13,2% di quota), che le ibride tradizionali

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

11/03/2024



Auto, a febbraio bene le immatricolazioni di benzina (+30,1%) e ibride (+16,1%)

01/03/2024

Auto, immatricolazioni in crescita anche a febbraio (+12,8%)

08/03/2024

Clima, Copernicus: è stato il mese di febbraio più caldo di sempre

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

21/03/2024

Processo Tributario, Commercialisti: focus su riforma

21/03/2024

Assoclearance, approvato Bilancio 2023 ed eletti nuovi Organi Associativi: Palombelli confermato Presidente

21/03/2024

TLC, Open Fiber completa i lavori a Villa San Giovanni

(+24,2%, con una quota del 28,9%). Nel complesso, sono state immatricolate 491.000 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 49,3% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 20,5% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 119.789 unità a febbraio (+8,8%), con una quota del 17,8%.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

🕒 21/03/2024

Bank of England conferma
tassi d'interesse al 5,25%

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa
Calcola le rate del mutuo

Auto
Quale automobile posso permettermi?

Titoli
Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente
Quanto costa andare in rosso?

Servizio a cura di **teleborsa**

LA STAMPA

GEDI News Network S.p.A.
Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -
P.I. 01578251009 Società soggetta
all'attività di direzione e coordinamento
di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

CRONACA	ESTERI	SPORT
ECONOMIA	POLITICA	TORINO
Scrivi alla redazione	Contatti	CMP
Pubblicità	Cookie Policy	Sede
Dati Societari	Privacy	

I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA

FINANZA

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto, positivo anche il secondo mese del 2024 in Europa: +10,2% a febbraio



21 marzo 2024 - 14.05

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 995.059 unità, il 10,2% in più rispetto a febbraio 2023. Nei primi due mesi del 2024, i volumi immatricolati raggiungono 2.012.136 unità, con una variazione positiva del 10,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "A febbraio 2024, il mercato europeo dell'auto prosegue il trend positivo avviato a gennaio, segnando un'altra crescita a doppia cifra (+10,2%) – afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di **ANFIA** -. Nel secondo mese dell'anno, tutti e cinque i major market (incluso UK) registrano un incremento: +14% il Regno Unito, seguito da Francia (+13%), Italia (+12,8%) e Spagna (+9,9%), mentre la Germania registra una crescita più contenuta (+5,4%)".

"A febbraio, la quota di penetrazione delle **vetture elettriche pure (BEV)**, pari al 13,2%, torna a superare la quota delle **vetture diesel** (12%) dopo il pareggio registrato nel mese di gennaio. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 14,6% delle vendite nel mese, contro il solo 3,4% delle BEV (al 2,1% a gennaio 2024). Per favorire maggiormente la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni e il conseguente svecchiamento del **parco circolante** nel nostro Paese, puntiamo sulla tempestiva entrata in vigore del nuovo piano incentivi, per il quale ancora si attende la pubblicazione del decreto che ne darà attuazione – ha aggiunto -. Ricordiamo, inoltre, che con l'avvicinarsi delle **elezioni europee** del prossimo giugno, l'impegno fondamentale di

Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	39.761	+0,63%
FTSE 100	7.878	+1,81%
FTSE MIB	34.366	+0,21%
Germany DAX	18.101	+0,48%
Hang Seng Index*	16.543,07	+0,08%
Nasdaq	16.474	+0,64%
Nikkei 225*	39.868,00	+0,44%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA è quello di rafforzare l'azione di sensibilizzazione della politica sui principali dossier automotive, al fine di costruire una transizione - green e tecnologica - ordinata e razionale per tutta la filiera. Riteniamo sia necessario dare priorità all'innovazione e alla produzione sostenibile di autoveicoli e relativi componenti, garantire all'Europa le condizioni per poter continuare ad investire e a competere a livello globale, promuovere la formazione e offrire una mobilità sempre più inclusiva ed accessibile a tutti".

Nell'area UE+EFTA+UK, a febbraio, le **immatricolazioni** di auto ad **alimentazione** alternativa incrementano del 17,9%; si mantengono in crescita sia le auto BEV (+10,3%, con il 13,2% di quota), che le ibride tradizionali (+24,2%, con una quota del 28,9%). Nel complesso, sono state immatricolate 491.000 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 49,3% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 20,5% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 119.789 unità a febbraio (+8,8%), con una quota del 17,8%.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,08

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

IL NETWORK

Espandi

[Mappa del sito](#) [Redazione](#) [Scriveteci](#) [Per inviare foto e video](#) [Servizio Clienti](#) [Pubblicità](#) [Cookie Policy](#) [Privacy](#) [Codice Etico e Best Practices](#)

[GEDI News Network S.p.A.](#) - P.Iva 01578251009 - ISSN 2499-0817

ERROR: <https://www.repstatic.it/class/common/stable/include/nielsen/nielsen.html> - The remote server returned an error: (404) Not Found.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



A febbraio in Europa vendite elettriche sorpassano diesel. In Italia quota del diesel al 14,6%, Bev solo al 3,4%

condividi l'articolo



A febbraio la quota di penetrazione delle auto elettriche pure (Bev) nel complesso dei paesi dell'Unione europea allargata all'Efta e al Regno Unito, è stata del 13,2%, tornando a superare la quota delle vetture diesel (12%, dopo il pareggio di gennaio). In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 14,6% delle vendite, le auto elettriche pure si fermano al 3,4%. Lo evidenzia l'analisi di Roberto Vavassori, presidente di Anfia, sui dati diffusi oggi da Acea. «Per favorire maggiormente la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni e il conseguente svecchiamento del parco circolante in Italia - dice Vavassori - puntiamo sulla tempestiva entrata in vigore del nuovo piano incentivi, per il quale ancora si attende la pubblicazione

ECONOMIA



LA FLESSIONE
Anfia, a gennaio cala dell'11,6% la produzione italiana automotive

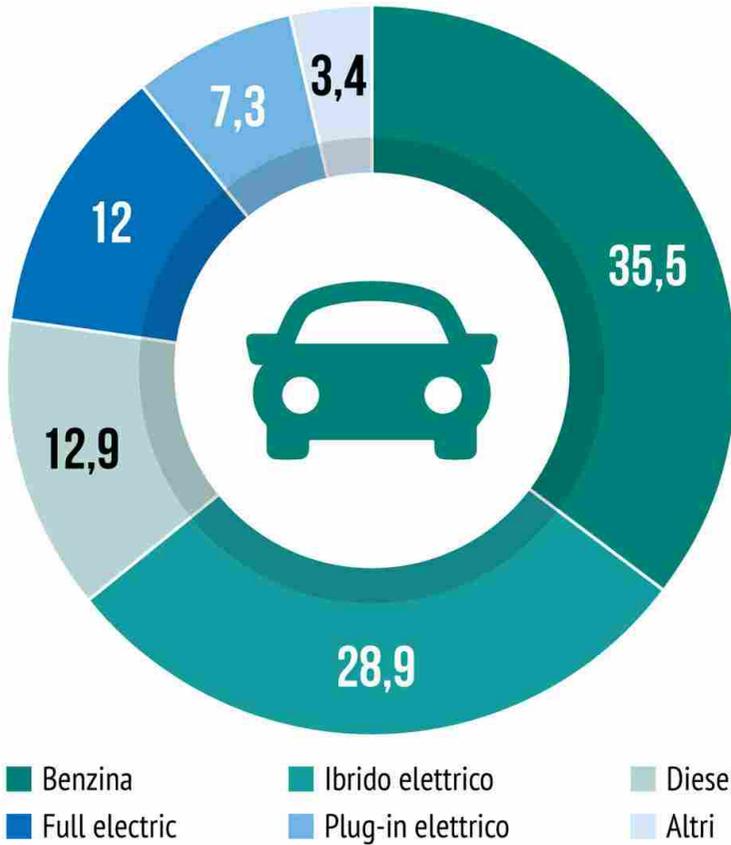
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

del decreto che ne darà attuazione».

CHE VEICOLI CIRCOLANO IN EUROPA

Per tipo di alimentazione, in %



FONTE: Acea, febbraio 2024

GEA - WITHUB

Nell'area Ue + Efta e Regno Unito, a febbraio le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa hanno avuto un incremento del 17,9%: in crescita sia le auto Bev, (+10,3%, con il 13,2% della quota) sia le ibride tradizionali, +24,2%, con una quota del 28,9%). Nel complesso sono state immatricolate 491 mila vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano nell'insieme il 49,3% del mercato. In Italia - secondo l'analisi di [Anfia](#) - la vendita di auto a benzina a febbraio è cresciuta del 33,4%, rispetto allo stesso mese del 2023, con una quota di mercato del 31,2%. In calo (-11,8% rispetto a un anno fa) del diesel, con una quota del 14,6%. Le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 54,2% del mercato di febbraio, con volumi in aumento dell'11,3% rispetto allo stesso mese del 2023.

In vista delle Elezioni Europee, «l'impegno fondamentale di [Anfia](#) è quello di rafforzare l'azione di sensibilizzazione della politica sui principali dossier automotive, al fine di costruire una transizione - green e tecnologica - ordinata e razionale per tutta la filiera. Riteniamo sia necessario dare priorità - aggiunge il presidente Vavassori - all'innovazione e alla produzione sostenibile di autoveicoli e relativi componenti, garantire all'Europa le condizioni per potere continuare a investire e a competere a livello globale, promuovere la formazione e offrire una mobilità sempre più inclusiva e accessibile a tutti».



LA MOSSA

Stretta Usa su emissioni per accelerare su auto elettriche. Ma il governo Biden attenua le previsioni dello scorso aprile



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

condividi l'articolo





Anfia, a gennaio cala dell'11,6% la produzione italiana automotive

condividi l'articolo



A gennaio 2024 la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo dell'11,6% rispetto a gennaio 2023. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 13,9% a gennaio 2024; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi aumenta dell'8,7% nel mese, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori3 risulta in calo del 13,9%. Secondo i dati preliminari di **Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture a gennaio 2024 ammonta a 27mila unita, in flessione del 34% rispetto a gennaio 2023. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a gennaio 2024 rispetto ai livelli del primo mese dello scorso anno: nel mese, infatti, l'indice della produzione industriale nel suo complesso4 chiude a -3,4%. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 6,2% a dicembre 2023, ultimo dato disponibile (-6,5% sul mercato interno e -5,7% sui mercati esteri) e chiude l'intero 2023 a -1% (-1,5% il mercato interno, mentre i mercati esteri restano sostanzialmente stabili).

ECONOMIA



LA MOSSA
Stretta Usa su emissioni per accelerare su auto elettriche. Ma il governo Biden attenua le previsioni dello scorso aprile



LA STRATEGIA
Audi, buoni i risultati 2023: 20 nuovi modelli entro il 2025. Con Performance Program 14 punta a margine operativo del 14%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Come spiega Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, « i lavori del Tavolo Sviluppo Automotive del Mimit sono in fase avanzata: fissati gli obiettivi comuni tra Governo, territori, industria e parti sociali, si tratta ora di ragionare sulle misure prioritarie e sugli strumenti che in concreto ne permetteranno la realizzazione.

Uno degli ambiti d'azione riguarda il sostegno alla domanda di autoveicoli di ultima generazione e a bassissime e zero emissioni, rispetto a cui è già stata presentata una prima misura di rimodulazione degli incentivi all'acquisto. Ora si attende il prima possibile la pubblicazione del DPCM che ne darà effettiva attuazione. Gli altri temi di interesse indirizzati alla transizione sostenibile della filiera e al suo sviluppo occupazionale si incentrano sull'incremento dei volumi produttivi, la competitività industriale, gli investimenti in R&S e nuove tecnologie, la riconversione delle imprese della componentistica e gli investimenti in formazione». A gennaio-novembre 2023 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 21,6 miliardi di Euro, mentre l'import vale 33,6 miliardi di euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 20,3%, seguiti da Germania (18,4%) e Francia (11,8%).



Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 23,7 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 5,3 miliardi di Euro. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 17,4% a dicembre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 14,7% e di una componente estera a -21,5%. Nell'intero 2023, il fatturato aumenta invece del 16,8% (+20,1% il fatturato interno e +12,5% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 15,7% a dicembre (-24,3% la componente interna e -6,8% la componente estera). Nell'intero 2023, tuttavia, l'indice del fatturato di questo comparto registra un incremento del 7,4%, con una crescita dell'8,1% della componente interna e del 6,7% della componente estera.

condividi l'articolo



Giovedì 21 Marzo 2024 - Ultimo aggiornamento: 09:27 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, a gennaio cala dell'11,6% la produzione italiana automotive



Stretta Usa su emissioni per accelerare su auto elettriche. Ma il governo Biden attenua le previsioni dello scorso aprile



Audi, buoni i risultati 2023: 20 nuovi modelli entro il 2025. Con Performance Program 14 punta a margine operativo del 1,4%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Barclay (Jaguar): «Dispiace non correre a Roma, vogliamo tornare. È l'esempio



Gp Australia, Vasseur: «A Melbourne con un approccio aggressivo». Team principal



F1, tribunale UE annulla sanzioni contro Nikita Mazepin. Stop misure restrittive

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, positivo anche il secondo mese del 2024 in Europa: +10,2% a febbraio

Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito¹ a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 995.059 unità, il 10,2% in più rispetto a febbraio 2023. Nei primi due mesi del 2024, i volumi immatricolati raggiungono 2.012.136 unità, con una variazione positiva del 10,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A febbraio 2024, il mercato europeo dell'auto prosegue il trend positivo avviato a gennaio, segnando un'altra crescita a doppia cifra (+10,2%) afferma



Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nel secondo mese dell'anno, tutti e cinque i major market (incluso UK) registrano un incremento: +14% il Regno Unito, seguito da Francia (+13%), Italia (+12,8%) e Spagna (+9,9%), mentre la Germania registra una crescita più contenuta (+5,4%)". "A febbraio, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (BEV), pari al 13,2%, torna a superare la quota delle vetture diesel (12%) dopo il pareggio registrato nel mese di gennaio. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 14,6% delle vendite nel mese, contro il solo 3,4% delle BEV (al 2,1% a gennaio 2024). Per favorire maggiormente la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni e il conseguente svecchiamento del parco circolante nel nostro Paese, puntiamo sulla tempestiva entrata in vigore del nuovo piano incentivi, per il quale ancora si attende la pubblicazione del decreto che ne darà attuazione ha aggiunto. Ricordiamo, inoltre, che con l'avvicinarsi delle elezioni europee del prossimo giugno, l'impegno fondamentale di ANFIA è quello di rafforzare l'azione di sensibilizzazione della politica sui principali dossier automotive, al fine di costruire una transizione - green e tecnologica - ordinata e razionale per tutta la filiera. Riteniamo sia necessario dare priorità all'innovazione e alla produzione sostenibile di autoveicoli e relativi componenti, garantire all'Europa le condizioni per poter continuare ad investire e a competere a livello globale, promuovere la formazione e offrire una mobilità sempre più inclusiva ed accessibile a tutti. Nell'area UE+EFTA+UK, a febbraio, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa incrementano del 17,9%; si mantengono in crescita sia le auto BEV (+10,3%, con il 13,2% di quota), che le ibride tradizionali (+24,2%, con una quota del 28,9%). Nel complesso, sono state immatricolate 491.000 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 49,3% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 20,5% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 119.789 unità a febbraio (+8,8%), con una quota del 17,8%.

ECONOMIA

🔔 Attiva le notifiche

[CRONACA](#)
[POLITICA](#)
[ECONOMIA](#)
[JUVE](#)
[TORO](#)
[SPORT](#)
[CULTURA](#)
[TEMPO LIBERO](#)
[METEO](#)
[VIDEO](#)
[PIEMONTE](#)
[DOSSIER CUNEO](#)

🕒 ULTIMA ORA
Le ultime notizie sulla guerra a Gaza | Risoluzione Usa all'Onu: «Tregua»

Stellantis, il ministro Urso convoca (il 3 aprile) il tavolo sul futuro di Mirafiori

di Christian Benna

Al Mimit saranno presenti sindacati, [Anfia](#) e Regione. Intanto una ricerca Ires Piemonte lancia l'allarme: «l'elettrico mette a rischio un lavoratore su due»



Veduta aerea del complesso di Mirafiori

Il futuro di Mirafiori sarà discusso il 3 aprile al tavolo di Stellantis convocato



Torino, incendio alla Crocetta, a fuoco una gastronomia

L'allarme nel primo pomeriggio di oggi, giovedì 21 marzo, all'angolo tra via Cassini e via Marco Polo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dal ministro del Made in Italy Adolfo Urso. All'incontro, dedicato al Piemonte e alla sua filiera dell'auto, saranno presenti Anfia, Regione e sindacati. **Aperto la scorsa estate, e ancora in attesa di un accordo, il tavolo su Stellantis e l'automotive punta a riportare in Italia la produzione di auto a quota un milione di vetture l'anno.** Per riuscirci, oltre all'intesa da raggiungere con Stellantis, l'esecutivo sta passando in rassegna, ascoltandoli, tutti i protagonisti della componentistica auto italiana: fornitori, lavoratori, enti locali. Il 3 aprile tocca al Piemonte, con focus sulla complessa situazione che sta vivendo l'impianto di Mirafiori, in cassa integrazione per 11 settimane, e con gli operai Maserati in solidarietà fino a fine anno.

Un lavoratore su due della filiera è a rischio

Se Mirafiori frena, si ferma un bel pezzo dell'indotto automotive del Piemonte ancora molto legato a Stellantis e ai suoi marchi. Ires Piemonte ha pubblicato una ricerca sulla filiera dalla quale emerge che la svolta elettrica è tutt'altro che una passeggiata. Il 34% delle imprese dell'indotto auto e il 43% degli occupati piemontesi sono ad «alto o medio rischio spiazzamento» perché tante componenti non sono presenti nei veicoli elettrici. Pertanto quasi 20 mila dipendenti del territorio sarebbero a rischio. La crisi dell'auto arriva da lontano, vent'anni fa le imprese di settore in Regione erano 1.800 oggi sono 750 circa, tuttavia l'industria delle quattro ruote resta la più importante in Piemonte, in termini di valore. L'export automotive regionale vale circa 11 miliardi e pesa oltre il 22% sul totale delle vendite all'estero.

[Vai a tutte le notizie di Torino](#)

Su Instagram

Siamo anche su Instagram, seguici:

<https://www.instagram.com/corriere.torino/?hl=it>

La newsletter del Corriere Torino

Se vuoi restare aggiornato sulle notizie di Torino e del Piemonte iscriviti gratis alla newsletter del Corriere Torino. Arriva tutti i giorni direttamente nella tua casella di posta alle 7 del mattino. Basta [cliccare qui](#)

21 marzo 2024

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[Leggi e commenta](#)

LA PRIMA PAGINA DI OGGI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA

Abbonati a Corriere della Sera | Gazzetta | El Mundo | Marca | RCS Mediagroup | Fondazione Corriere | Fondazione Cutuli | Quimamme | OFFERTE CORRIERE STORE | Buonpertutti | Servizi | Scrivi | Cookie policy e privacy | Preferenze sui Cookie

Codici Sconto | Corso di Inglese - Francese

Copyright 2024 © RCS Mediagroup S.p.a. Tutti i diritti sono riservati | Per la pubblicità: CAIRORCS MEDIA SpA - Direzione Pubblicità
RCS MediaGroup S.p.A. - Divisione Quotidiani Sede legale: via Angelo Rizzoli, 8 - 20132 Milano | Capitale sociale: Euro 270.000.000,00
Codice Fiscale, Partita I.V.A. e Iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n.12086540155 | R.E.A. di Milano: 1524326 | ISSN 2499-0485

Chi Siamo | Dichiarazione di accessibilità | The Trust Project



089849

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

AUTO EUROPA: ANFIA, ITALIA RESTA INDIETRO SU BEV, ASPETTIAMO INCENTIVI

Sole 24 Ore
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 21 mar - 'A febbraio, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (Bev), pari al 13,2% in Europa, torna a superare la quota delle vetture diesel (12%) dopo il pareggio registrato nel mese di gennaio. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 14,6% delle vendite nel mese, contro il solo 3,4% delle Bev (al 2,1% a gennaio 2024). Per favorire maggiormente la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni e il conseguente svecchiamento del parco circolante nel nostro Paese, puntiamo sulla tempestiva entrata in vigore del nuovo piano incentivi, per il quale ancora si attende la pubblicazione del decreto che ne darà attuazione'. Così Roberto Vavassori, presidente di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), commentando i dati del mercato auto europeo. 'Ricordiamo, inoltre, che con l'avvicinarsi delle elezioni europee del prossimo giugno, l'impegno fondamentale di Anfia è quello di rafforzare l'azione di sensibilizzazione della politica sui principali dossier automotive, al fine di costruire una transizione - green e tecnologica - ordinata e razionale per tutta la filiera', continua Vavassori. 'Riteniamo sia necessario dare priorità all'innovazione e alla produzione sostenibile di autoveicoli e relativi componenti, garantire all'Europa le condizioni per poter continuare ad investire e a competere a livello globale, promuovere la formazione e offrire una mobilità sempre più inclusiva ed accessibile a tutti', aggiunge il presidente di Anfia.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 21-03-24 11:55:18 (0363) 5 NNNN

TAG

ITA

[Siti Euronext](#)
[Euronext](#)
[Live Markets](#)[Altri link](#)
[Comitato Corporate Governance](#)

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

STELLANTIS: MIMIT CONVOCA PER 2 APRILE TAVOLO BASILICATA, 3 APRILE PIEMONTE



(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 21 mar - Convocati per i primi giorni di aprile presso il Mimit gli incontri del tavolo Stellantis relativi alle attività del gruppo in Piemonte e Basilicata. In particolare, il ministero delle Imprese e del made in Italy ha convocato per le 15,30 del 2 aprile le organizzazioni sindacali, l'azienda, la Presidenza della Regione Basilicata e [Anfia](#). Il 3 aprile alle 10 ha convocato invece il tavolo Piemonte a cui sono invitati i rappresentanti sindacali, Stellantis, [Anfia](#) e la Presidenza della Regione Piemonte.

Questa mattina il ministro Adolfo Urso aveva preannunciato l'avvio dei tavoli regionali sul progetto del gruppo stabilimento per stabilimento.

Fon

(RADIOCOR) 21-03-24 19:51:57 (0802)PA 5 NNNN

TAG

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE ITA

Siti Euronext
Euronext
Live Markets

Altri link
Comitato Corporate Governance

 EN



Anfia, Vavassori: in Italia diesel 14,6%, bev 3,4%. Servono incentivi - Il Giornale di Torino

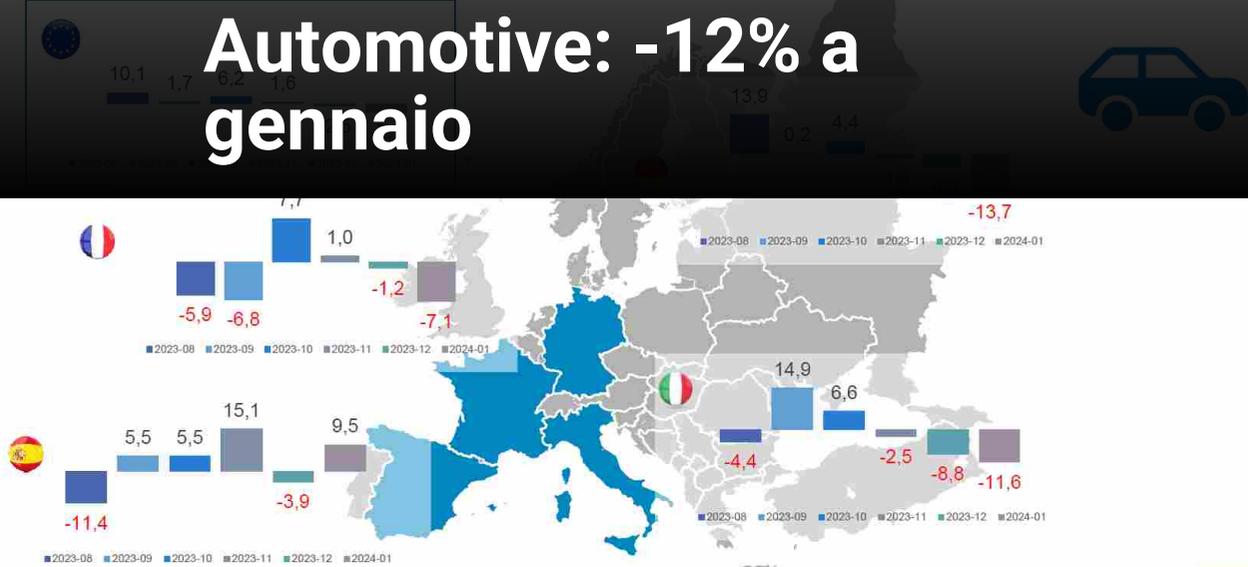
Al lavoro in Ue per transizione ordinata e razionale Milano, 21 mar. (askanews) - "A febbraio 2024, il mercato europeo dell'auto europeo prosegue il trend positivo avviato a gennaio, segnando un'altra crescita a doppia cifra (+10,2%)", afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia. La variazione percentuale rispetto ai volumi di febbraio 2019, pre-pandemia, si attesta invece a -13,4%. Nel secondo mese dell'anno, tutti e cinque i major market (incluso UK) registrano un incremento: +14% il Regno Unito, seguito da Francia (+13%), Italia (+12,8%) e Spagna (+9,9%), mentre la Germania registra una crescita più contenuta (+5,4%). A febbraio, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (Bev), pari al 13,2%, torna a superare la quota delle vetture diesel (12%) dopo il pareggio registrato nel mese di gennaio. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 14,6% delle vendite nel mese, contro il solo 3,4% delle Bev (al 2,1% a gennaio 2024). "Per favorire maggiormente la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni e il conseguente svecchiamento del parco circolante nel nostro Paese, puntiamo sulla tempestiva entrata in vigore del nuovo piano incentivi, per il quale ancora si attende la pubblicazione del decreto che ne darà attuazione", afferma Vavassori. Con l'avvicinarsi delle elezioni europee del prossimo giugno, l'impegno fondamentale di Anfia è quello di "rafforzare l'azione di sensibilizzazione della politica sui principali dossier automotive, al fine di costruire una transizione - green e tecnologica - ordinata e razionale per tutta la filiera". continua a leggere sul sito di riferimento Check out other tags:

Produzione Industriale

Focus produzione in Italia - 01/2024

I major markets europei: Andamento della produzione industriale nel settore automotive negli ultimi sei mesi (var. % tendenziali mensili)

Automotive: -12% a gennaio



Infografica Area Studi e Statistiche di ANFIA su dati EUROSTAT



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

A gennaio l'industria automotive italiana perde volumi, ma cresce la produzione di carrozzerie e l'export di componentistica



Autoprotetta: come funziona la garanzia auto usata tra privati?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

21 Marzo 2024 - 09:31

L'**industria automobilistica italiana** registra una contrazione significativa a gennaio 2024 rispetto all'anno precedente, con una serie di fattori che influenzano la produzione e il fatturato. E' quanto riporta [l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica \(ANFIA\)](#) basandosi sui dati dell'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT). A inizio anno la **produzione automotive** ha perso quasi il 12%, in gran parte a causa del calo della produzione di autovetture.

I DATI DELL'INDUSTRIA AUTOMOTIVE ITALIA DI GENNAIO 2024

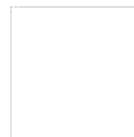
Secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automobilistica italiana nel suo complesso ha subito un calo dell'11,6% rispetto a gennaio 2023. Un'analisi più dettagliata dei singoli comparti rivela che l'indice della fabbricazione di **autoveicoli** ha registrato una **variazione negativa del 13,9%** nello stesso periodo. Questo è accompagnato da un **aumento dell'8,7%** nell'indice della fabbricazione di **carrozzerie** per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, mentre la fabbricazione di **parti e accessori** per autoveicoli e loro motori ha visto una **diminuzione del 13,9%**.

I dati preliminari di [ANFIA](#) sottolineano ulteriormente questa tendenza, indicando una diminuzione significativa nella **produzione di autovetture in Italia**, che ha registrato un **calo del 34%** rispetto a gennaio 2023, con sole 27.000 unità prodotte. **L'intera produzione industriale** che ha invece registrato una **flessione del 3,4%** a gennaio 2024 rispetto all'anno precedente.

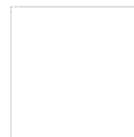
GIORDA: SERVE SOSTEGNO ALL'INDUSTRIA AUTOMOTIVE

Gianmarco Giorda, Direttore Generale di [ANFIA](#), ha commentato che la produzione automobilistica italiana continua a mostrare una tendenza negativa, con il terzo mese consecutivo di diminuzione, evidenziando una **contrazione** significativa del **13,9% nell'indice della fabbricazione di autoveicoli**.

Ultime notizie



Hertz, si dimette il CEO: investimenti su Tesla a noleggio disastrosi



Produzione Industriale Automotive: -12% a gennaio



Quanto costa cambiare 4 gomme all'auto?

“I lavori del **Tavolo Sviluppo Automotive del MIMIT** sono in fase avanzata: fissati gli obiettivi comuni tra Governo, territori, industria e parti sociali, si tratta ora di **ragionare sulle misure prioritarie e sugli strumenti** che in concreto ne permetteranno la realizzazione.

Uno degli ambiti d’azione riguarda il **sostegno alla domanda di autoveicoli** di ultima generazione e a bassissime e zero emissioni, rispetto a cui è già stata presentata una **prima misura di rimodulazione degli incentivi all’acquisto**. Ora sia attende il prima possibile la pubblicazione del DPCM che ne darà effettiva attuazione”.

Clicca l’immagine sotto per vederla a tutta larghezza.

Focus produzione in Italia – 01/2024

Riepilogo

gen-24 12M 2023		dic-23 12M 2023		dic-23 12M 2023	
PRODUZIONE INDUSTRIALE, dati corretti per effetto del calendario					
Totale (inc. calendario)		-3,4	-2,1		
Autoveicoli, carrozzerie, parti		-11,6	7,3		
Autoveicoli		-13,9	16,5		
Carrozzerie, R&S		8,7	8,8		
Parti ed accessori		-13,8	-2,5		
FATTURATO INDUSTRIALE					
Totale		-4,2	-1,6		
Mercato interno		-6,5	-1,5		
Mercati esteri		-8,7	-0,0		
FATTURATO AUTOMOTIVE					
Totale		-17,4	16,8		
Mercato interno		-14,7	20,1		
Mercati esteri		-21,5	12,5		

Fatturato per attività economica Automotive



dic-23 12M 2023		dic-23 12M 2023		dic-23 12M 2023	
FATTURATO Fabbricazione autoveicoli					
Totale		-18,3	21,7		
Mercato interno		-11,3	25,9		
Mercati esteri		-30,8	15,5		
FATTURATO Fabbricazione carrozzerie, R&S					
Totale		-12,8	17,7		
Mercato interno		-22,3	13,4		
Mercati esteri		14,6	26,1		
FATTURATO Fabbricazione parti e accessori					
Totale		-15,7	7,4		
Mercato interno		-24,3	8,1		
Mercati esteri		-8,8	9,7		

Infografica Area Studi e Statistiche di ANFIA su dati ISTAT

Per il fatturato i dati sono grezzi e hanno base 2015, per la produzione industriale i dati sono corretti per effetto del calendario e hanno base 2021.

10



EXPORT INDUSTRIA AUTOMOTIVE ITALIANA

Dal punto di vista dell’**export**, i dati evidenziano un **saldo negativo per gli autoveicoli rispetto alle importazioni**, con gli Stati Uniti, la Germania e la Francia tra i principali mercati di destinazione. Tuttavia, il settore della **componentistica automotive** mostra un saldo **positivo**, con un valore di export di **23,7 miliardi di euro** e un saldo positivo di 5,3 miliardi di euro.

Infine, il **fatturato** complessivo del settore **automotive** presenta una contrazione significativa, sia sul mercato interno che estero, con una **diminuzione del 17,4% a dicembre 2023**. Nonostante ciò, nel corso dell’intero anno 2023, il settore ha registrato una crescita del 16,8%, suggerendo che potrebbero esserci delle opportunità di ripresa a lungo termine.



Resta sempre aggiornato su tutte le novità automotive e aftermarket

Iscriviti gratis al nostro canale whatsapp cliccando qui o inquadrando il QR Code

#ANFIA #PRODUZIONE

Redazione - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Taboola Feed



Molti anziani non sanno che l'assicurazione auto in base all'età è quasi gratuita (Per saperne di più...

Tariffe di assicurazioni | Ricerca Annunci | Sponsorizzato



I nuovi montascale portatili per anziani non richiedono... La gente dice che è come un nuovo paio di ginocchia!

Montascale | Ricerca Annun... | Sponsorizzato Consigli per la salute | Sponsorizzato



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Questo sito utilizza cookie di profilazione, propri o di altri siti, per inviare messaggi pubblicitari mirati. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#). Se accedi a un qualunque elemento sottostante questo banner acconsenti all'uso dei cookie.

Ok



TORINOCRONACA

L'EDITORIALE
IL BORGHESE

EDIZIONE DIGITALE
ABBONAMENTI

EDIZIONE
DIGITALE

ULTIME NOTIZIE TORINO PROVINCIA **CRONACA** TENDENZE TEMPO LIBERO EVENTI SPORT SPECIALI

Citroën E-C3

WALLBOX INCLUSA NEL PREZZO

da **49 €**/mese

TAN (fisso) 3,3% TAEG 4,94%

SPAZIO
CONCESSIONARIA UFFICIALE CITROËN

SCOPRI DI PIÙ →

TORINO CRONACA > NEWS > CRONACA

L'ALLARME

Componentistica auto in agonia: a rischio un lavoratore su due in Piemonte

Preoccupa il report di Ires sulle aziende dell'indotto minacciate dalla transizione elettrica



RICCARDO LEVI
riccardolevi85@gmail.com

21 MARZO 2024 - 13:26



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il 34% delle imprese della componentistica e il 43% degli occupati è ad alto o medio "rischio spiazzamento" perché i componenti non sono presenti nei veicoli elettrici.

È quanto emerge dal rapporto Ires Piemonte relativo alla componentistica dell'automotive nella nostra regione in forte difficoltà, tra la crisi di Mirafiori e la concorrenza con la Cina.

"Il momento non è semplice considerando che **i componenti delle auto elettriche sono meno di un terzo rispetto ai veicoli a motore termico**, in media 1.400 contro 400" spiega il ricercatore Ires, Salvatore Cominu, che ha condotto il report insieme a Santino Piazza e Fulvia Zunino, su 183 imprese piemontesi.

Con la crisi di Mirafiori le imprese soffrono sempre di più e per sopravvivere scaricano **Stellantis**. "Circa due terzi delle 55mila imprese in Piemonte - spiegano i ricercatori - lavorano per altre società che non sono Stellantis".

/ I più letti



GLI IMPRENDITORI: "L'ELETTRICO CI PENALIZZA"

Durante la presentazione dello studio, introdotta dal presidente di Ires **Michele Rosboch** e l'assessore regionale **Andrea Tronzano**, sono intervenuti anche gli imprenditori della componentistica che hanno espresso forti preoccupazioni sulla transizione green in atto.

"L'elettrico ci porterà problemi. In Italia abbiamo tutte aziende medio piccole che rischiano di non riuscire a stare al passo con la transizione" spiega **Alberto Russo**, ceo **Leva Spa**, azienda che ha puntato molto sull'Africa. "Per essere competitivi con i cinesi è necessario puntare sulle tecnologie".

"Noi abbiamo spostato il 40% del fatturato su componenti di powertrain compatibili con i veicoli, ci si deve staccare dalle logiche che vigevano 15 anni fa ma credo sia necessario che sia il mercato a decidere quale veicolo si debba vendere, se si raggiunge comunque la neutralità delle emissioni anche con il motore termico" dichiara **Edoardo Pavesio**, presidente di **Sila Group** che importa grandi quantità di materiale dalla Cina.

Per approfondire leggi anche:



Auto elettriche fra lobby ed ecoterroristi, così l'Europa può fare dietrofront (c'è anche la data)

Spunta una clausola per salvare la faccia (e non perdere le elezioni), mentre anche Volkswagen fa tagli per 10 miliardi

LA CONCORRENZA CON LA CINA

Un Paese, la Cina, che sta sempre più minacciando l'automotive europea, non soltanto nell'ambito produttivo, ma anche nell'ingegneria e nel design.

"La Cina è un mercato difficile perché i cinesi sono diventati bravi, lavorano 10 ore al giorno sei giorni su sette, e hanno sviluppato modelli più innovativi di quelli europei" spiega **Antonio Casu**, ceo **Italdesign** di Moncalieri. "Per decenni - aggiunge - i produttori europei hanno delocalizzato produzione in Cina perché costava meno e così i cinesi si sono evoluti e ora vogliono modelli più avanzati. Noi abbiamo dovuto diversificare la produzione non puntando soltanto sulla carrozzeria, altrimenti saremmo in crisi".

Per **Valter Brasso**, **Teoresi Spa**, azienda torinese di software, invece: "È necessario dare un servizio di qualità e non delocalizzare la produzione, come imprenditori invece abbiamo la responsabilità di tipo sociale nei confronti del territorio".

QUALI STRATEGIE PER IL FUTURO?

Presente all'incontro anche il direttore di **Anfia**, **Gianmarco Giorda**: "Occorre



AUTOMOTIVE

Stellantis stacca la spina: ecco il piano a sorpresa (fino al 2027)



La vignetta del giorno - 20 marzo 2024



ROYAL FAMILY

Amante e una figlia segreta. Così William perderà Kate



La vignetta del giorno - 17 marzo 2024



/ In primo piano



Mutilato col machete, fermata la ragazza del nobile che ha gambizzato Oreste



L'auto "alla spina" vola in Europa (e Stellantis di più). Ma non è come sembra: ecco perché



Componentistica auto in agonia: a rischio un lavoratore su due in Piemonte

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sviluppare nuove tecnologie in vista del 2035 alternative all'elettrico, come i carburanti sintetici e biocarburanti. Sono quasi del tutto neutrali sulla Co2, ne emettono pochi grammi allo scarico" spiega il direttore. "In questo modo - aggiunge - si potranno continuare a produrre i componenti del motore termico".

In conclusione, si è affrontato il nodo di **Mirafiori**: "Stanno circolando voci di esuberi, serve produzione a Torino, non bastano certo gli hub per portare lavoro sul territorio" ha sottolineato **Igor Albera, segretario Fim-Cisl Torino** e Canavese, che ha lanciato l'allarme anche sull'età degli operai: "Hanno mediamente 56 anni, se non arrivano nuovi modelli e nuove assunzioni, tra qualche anno Mirafiori chiuderà. Si parla del nuovo modello nel 2027 - ha aggiunto - ma non è sicuro".

Per approfondire leggi anche:



Abbiamo perso un'auto su tre: colpa del flop dell'elettrico?

Cala la produzione industriale, la sofferenza di un settore che vale oltre 21 miliardi



TAG **STELLANTIS, COMPONENTISTICA, MIRAFIORI, AUTOMOTIVE**

COMMENTI

SCRIVI/SCOPRI I COMMENTI

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Ricevi gratuitamente, ogni giorno, le notizie più fresche direttamente via email!



Buongiorno Torino!

La nostra newsletter quotidiana gratuita, con tutte le notizie più fresche del giorno.

EMAIL

VOGLIO ISCRIVERMI!

NO GRAZIE



Ultime Notizie

Torino

Provincia

Cronaca

Sport

Speciali

Tempo Libero

Tendenze

Eventi

Mediagallery

I Consigli di CronacaQui

Gli Speciali di CronacaQui

Il Borghese

Almanacco del tuo giorno

Contatti

Rss

Cookies Policy

Privacy Policy

Pubblicità

Concorsi

Termini e condizioni

Privacy Policy

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Questo sito utilizza cookie di profilazione, propri o di altri siti, per inviare messaggi pubblicitari mirati. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#). Se accedi a un qualunque elemento sottostante questo banner acconsenti all'uso dei cookie.

Ok

AVORA CONTINO



TORINOCRONACA

L'EDITORIALE
IL BORGHESE

EDIZIONE DIGITALE
ABBONAMENTI

EDIZIONE
DIGITALE

ULTIME NOTIZIE **TORINO** PROVINCIA CRONACA TENDENZE TEMPO LIBERO EVENTI SPORT SPECIALI

TORINO CRONACA > **TORINO**

AUTOMOTIVE

L'auto "alla spina" vola in Europa (e Stellantis di più). Ma non è come sembra: ecco perché

I dati dell'Acea sui principati mercati europei fotografano la difficile situazione italiana, dove il diesel si prende la sua rivincita



ANDREA MONTICONE
andrea.monticone@cronacaqui.it

21 MARZO 2024 - 13:50



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



L'auto vola, almeno in Europa. E anche quella "alla spina", che ormai **sono diventate praticamente la metà delle nuove vetture circolanti. E Stellantis, almeno su questo fronte, vola ancor di più.** Attenzione però, perché i dati da soli non spiegano tutto. E la realtà del mercato è molto più complessa e va analizzata meglio. Guardiamo con attenzione al dettaglio.

L'Aceea, l'associazione dei costruttori europei, ha diffuso questa mattina i dati relativi ai Paesi dell'Unione europea allargata all'Efta e al Regno Unito: **a febbraio 2024 le immatricolazioni di auto ammontano a 995.059 unità, il 10,2% in più rispetto a febbraio 2023.** Nei primi due mesi del 2024, i volumi immatricolati raggiungono 2.012.136 unità, con una variazione positiva del 10,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Spiega Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**: "Tutti e cinque i major market (incluso Uk) registrano un incremento: +14% il Regno Unito, seguito da Francia (+13%), Italia (+12,8%) e Spagna (+9,9%), mentre la Germania registra una crescita più contenuta (+5,4%). **A febbraio, la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (Bev), pari al 13,2%, torna a superare la quota delle vetture diesel (12%)** dopo il pareggio registrato nel mese di gennaio. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 14,6% delle vendite nel mese, contro il solo 3,4% delle Bev (al 2,1% a gennaio 2024)".

In pratica, **la situazione italiana è molto chiara, in attesa dell'arrivo degli incentivi promessi dal governo: le auto elettriche sono troppo care e non decollano, facendo segnare una clamorosa rivincita del diesel.** Nell'area Ue+Efta+Uk, invece, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa incrementano del 17,9%; si mantengono in crescita sia le auto Bev (+10,3%, con il 13,2% di quota), che le ibride tradizionali (+24,2%, con una quota del 28,9%). Nel complesso, sono state immatricolate 491mila **vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che**

/ I più letti



AUTOMOTIVE

Stellantis stacca la spina: ecco il piano a sorpresa (fino al 2027)



La vignetta del giorno - 20 marzo 2024



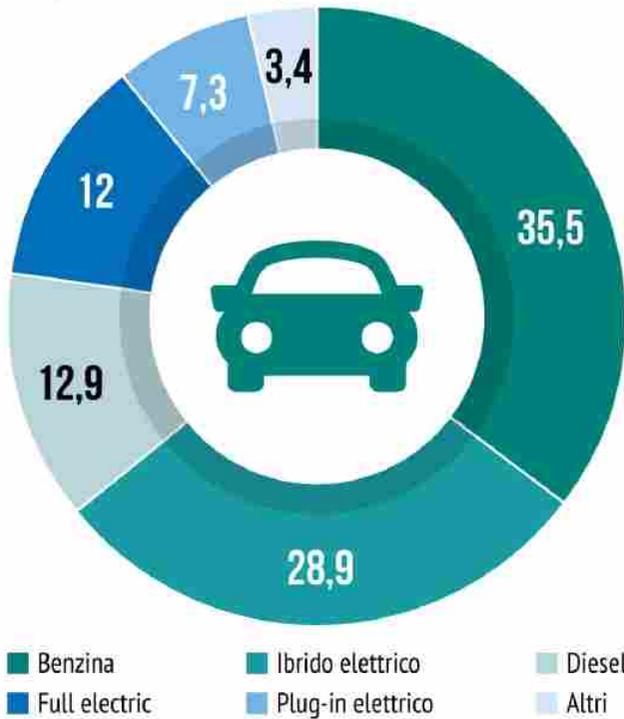
ROYAL FAMILY

**Amante e una figlia segreta
Così William perderà Kate**

rappresentano, insieme, il 49,3% del mercato.

CHE VEICOLI CIRCOLANO IN EUROPA

Per tipo di alimentazione, in %



FONTE: Acea, febbraio 2024

GEA - WITHUB

In tutto questo, **Stellantis nella medesima area di mercato fa segnare 185.897 auto immatricolate, con una variazione positiva dell'11,2%** rispetto allo stesso mese del 2023. Nei primi due mesi di quest'anno sono state 369.106, con una variazione del 14,1% rispetto allo stesso periodo del 2023. **A febbraio la quota Stellantis tra le case automobilistiche è stata pari al 18,7%, in crescita dello 0,2% rispetto al febbraio 2023**, nel bimestre la quota Stellantis è del 18,3%, con un incremento dello 0,5% rispetto ai primi due mesi 2023.

Tutto bene quindi? Non proprio. Perché come fa notare **L'Anfia, sempre citando i dati di Acea, "rallenta la vendita di auto elettriche a febbraio nell'Unione Europea, mentre continua il rimbalzo di nuove immatricolazioni"**. Ossia le immatricolazioni di auto elettriche sono aumentate in volume a febbraio 2024 come l'intero mercato, a fronte di un mese di febbraio 2023 ancora frenato dalle carenze di parti elettroniche. **Ma dopo due anni di forte crescita, l'elettrico ha visto la propria quota di mercato stagnare al 12% a febbraio, rispetto al 14,6% dell'intero 2023.**



Abbiamo perso un'auto su tre: colpa del flop dell'elettrico?

Cala la produzione industriale, la sofferenza di un settore che vale oltre 21 miliardi

Ciò è in particolare l'effetto di un **forte calo delle vendite in Germania (-15,4%)**, il principale mercato europeo, dove gli aiuti agli acquisti sono stati improvvisamente rimossi alla fine del 2023. L'elettrico rimane debole in altri grandi mercati come Spagna o Italia, ma ha continuato a progredire in Francia (grazie al sistema di leasing sociale), in Belgio e nei Paesi Bassi.



La vignetta del giorno - 17 marzo 2024

/ In primo piano



Mutilato col machete, fermata la ragazza del nobile che ha gambizzato Oreste



L'auto "alla spina" vola in Europa (e Stellantis di più). Ma non è come sembra: ecco perché



Componentistica auto in agonia: a rischio un lavoratore su due in Piemonte

LAVORA CON NOI

Siamo alla ricerca di giovani capaci ed energici che si uniscano al nostro team



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Auto elettriche fra lobby ed ecoterroristi, così l'Europa può fare dietrofront (c'è anche la data)

Spunta una clausola per salvare la faccia (e non perdere le elezioni), mentre anche Volkswagen fa tagli per 10 miliardi

A far diventare un successo le auto alla spina **sono in realtà le ibride, che hanno rappresentato la maggior parte della crescita delle vendite nella maggior parte dei paesi** con 255.511 unità vendute (+24,7% su un anno), rappresentando ormai il 28,9% del mercato e seguono sempre più le auto a benzina con una quota di mercato del 35,5% (313.821 unità, +6,1%).



Stellantis, così Tavares fa come Agnelli

Dal piano per Mirafiori alla concorrenza cinese e il messaggio per la politica

Nel dettaglio, viene spiegato, le auto elettriche hanno una quota del 3,4% e aumentano del 3,1% nel mese. Calano, al contrario, le ibride plug-in, -16,6%, con il 3,2% del mercato del mese. **Nel cumulato, le alimentazioni risultano entrambe in calo, rispettivamente -2,7% (quota: 2,8%) e -25,2% (quota: 3%).**

TAG [AUTOMOTIVE](#), [AUTO ELETTRICHE](#), [ACEA](#), [IMMATRICOLAZIONI FEBBRAIO 2024](#), [STELLANTIS](#), [AUTO IBRIDE](#), [ANFIA](#)

COMMENTI

SCRIVI/SCOPRI I COMMENTI

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Ricevi gratuitamente, ogni giorno, le notizie più fresche direttamente via email!



Buongiorno Torino!

La nostra newsletter quotidiana gratuita, con tutte le notizie più fresche del giorno.

EMAIL

VOGLIO ISCRIVERMI!

NO GRAZIE



Menu

Cerca...

Verità&Affari

ABBONATI

ACCEDI

QUOTIDIANO INDIPENDENTE - Fondato e diretto da MAURIZIO BELPIETRO

Home / Auto / Apertura

Apertura, Auto

Gio 21 marzo 2024

Europa, vendite auto a febbraio +10,2%. Bene benzina e ibride, l'elettrico in panne

Prosegue il trend positivo con l'endotermico al 40% e le vetture a spina in tilt. In Italia le Bev al 3% del mercato. Anfia e Unrae: "Incentivi subito". La batteria pesa anche su Bmw



Auto



di Maurizio Cattaneo

Vendite di auto in crescita trainate da **benzina e ibride** mentre il **diesel retrocede** e **l'elettrico non decolla**. A febbraio si confermano in Europa i trend del mercato automobilistico che hanno caratterizzato il passato trimestre. Secondo i dati forniti dall'**Acea** (l'Associazione europea dei costruttori) le immatricolazioni nell'area composta da Ue, Paesi Efta e Regno Unito sono state pari a 995.059, per una crescita del 10,2% (non lontana dal +11,5% di gennaio). Il consuntivo dei primi due mesi dell'anno sale quindi a 2.012.136 nuove vetture con un + 10,9%

Le elettriche non corrono

L'andamento positivo è legato alle performance di **Regno Unito (+14%)**, **Francia (+13%)**, **Italia (+12,8%)** e, in misura minore, dalla Spagna (+9,9%). La **Germania** invece ha visto le vendite crescere di uno scarno 5,4% per colpa del

Articoli recenti

Primo piano

Gio 21 marzo 2024

Tim, vendite allo scoperto da record e il titolo crolla (-4%)

In evidenza

Gio 21 marzo 2024

Borsa piatta al test delle banche centrali Giù Tim e Nexi

Apertura

Gio 21 marzo 2024

Europa, vendite auto a febbraio +10,2%. Bene benzina e ibride, l'elettrico in panne

Economia

Gio 21 marzo 2024

De Felice (Intesa): "Alle imprese mancano 2,5 milioni di lavoratori"

Famiglie

Gio 21 marzo 2024

Cofidis, 2 milioni di operazioni di credito al consumo nel 2023

Argomenti

- borsa milano
- piazza affari
- tim
- giorgia meloni
- Bce
- azioni comprare oggi
- azioni borsa milano
- banche
- trading
- governo
- mps
- mario draghi
- migliori azioni borsa milano
- wall street
- stellantis
- borsa
- Unicredit
- auto elettrica
- azioni comprare borsa milano
- inflazione

Articoli correlati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

forte **calo delle immatricolazioni di auto elettriche (-15,4%)**, penalizzate dallo **stop agli incentivi**. Il peso tedesco sulla mobilità alla spina si è riflesso sui volumi totali: le Bev sono cresciute sostanzialmente in linea con il mercato (+10,3%), mentre nella sola Ue sono salite di appena il 9%, al di sotto del +10,1% totale. La **parabola dell'elettrico** è significativa confrontando la crescita di questi mesi con quelli dello scorso anno: a fronte di fortissimi incrementi a due cifre si è assistito a dati sempre meno positivi sino ad arrivare sotto il 10% che, considerando gli scarsi numeri delle auto "a spina" costituiscono un risultato fortemente negativo. Buon andamento invece le altre alimentazioni, con le ibride plug-in in crescita del 12%, le ibride non ricaricabili in aumento del 24,2%, le alternative a +11,2% e le auto a benzina in salita del 5,9%. L'unica eccezione è il diesel, in calo del 5,1%.

La richiesta di incentivi

Unrae e **Anfia** prendono atto del flop delle vetture a batteria e chiedono incentivi. "Le vendite in Italia di auto elettriche restano lontane dai principali mercati europei – dichiara il direttore generale dell'Unrae, Andrea Cardinali, – e questo rende urgente che venga finalmente emanato il Dpcm per rendere operativo il nuovo schema incentivi, la cui attesa sta generando una paralisi del mercato Bev e Phev". E **L'Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), sottolinea che a fronte di un europeo della "spina" inferiore alle previsioni ma sopra il 13% l'Italia "ha fatto registrare solo un 3%". "Per favorire maggiormente la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni e il conseguente svecchiamento del parco circolante nel nostro Paese – è anche la tesi di **Roberto Vavassori, presidente di Anfia,** – bisogna puntare sulla tempestiva entrata in vigore del nuovo piano incentivi, per il quale ancora si attende la pubblicazione del decreto che ne darà attuazione".

Bene Stellantis, Volkswagen resta leader

Sta di fatto che a febbraio tra i maggiori gruppi automobilistici, Stellantis fa segnare un buon risultato con 185.897 immatricolazioni e un **+11,2%**. Tra i singoli marchi quasi tutti registrano performance positive: +8,5% per Peugeot, +1,2% per Opel/Vauxhall, +26,7% per Citroën, +11,1% per Fiat, +15,9% per Jeep, +5,8% per Alfa Romeo, +68,6% per Lancia. In controtendenza DS (-13,9%) e Maserati (-35%). Per il **gruppo Volkswagen** le immatricolazioni mensili ammontano a 255.962 unità, l'8,7% in più rispetto a febbraio 2023. Al calo del marchio di Wolfsburg (-0,6%) e dell'Audi (-6%) fa da contraltare la crescita di Skoda (+14%), Seat (+37,9%), Cupra (+59,8%), Porsche (+41,3) e del polo del lusso composto da Bentley e Lamborghini (+30,4%). Nel mondo premium, il **gruppo Bmw** registra 61.536 vetture e assiste a una crescita del 7%, con il brand dell'Elica in miglioramento dell'11,7% e la Mini in calo del 10,8%. Scende la **Mercedes-Benz**: le targhe mensili sono 48.982, in flessione del 2,1% per effetto

Apertura

Mar 21 marzo 2023

Auto green: la nuova bozza della Commissione Ue è stata già bocciata da Germania e Italia

La Commissione Ue ha pronto un nuovo regolamento sull'auto elettrica. Ma non convince Berlino. E anche Roma che chiede modifiche



Auto

Gio 29 giugno 2023

L'industria americana dell'auto contro la transizione green di Biden

Nel mirino dell'Alliance for automotive innovation il passaggio all'elettrico senza una vera rete di ricariche e la tecnologia Euro 7....



Apertura

Sab 02 marzo 2024

Prezzo delle auto elettriche: il "pareggio" con quelle a benzina si sposta di 5 anni

Ricerca Usa smentisce la previsione di

del -3,8% della Stella a tre punte e del +57,2% della Smart. Guardando ai singoli marchi **Volkswagen è il più diffuso in assoluto** con 96.291 vetture, tallonato da Toyota con 70.149 veicoli e da Peugeot con 58.080 unità. Il **gruppo Renault** cresce del 5,9% (96.692 immatricolazioni), con la Losanga in aumento del 6,7%, la Dacia del 4,7% e l'Alpine del 173,6%. In territorio negativo la Ford: le 32.643 registrazioni implicano una contrazione del 16,7%. Crescono a doppia cifra la **Volvo** (+33,9% e 26.884 targhe), la **Tesla** (+20,1% e 28.211) e la **Jaguar Land Rover** (+13,8% e 7.973). Il gruppo **Hyundai-Kia** si conferma al primo posto tra i costruttori orientali: con 79.130 immatricolazioni, i coreani crescono del 2,3% con la Hyundai a +5,6% e la Kia a -0,9%. Il gruppo **Toyota** guadagna il 14,4% (74.895 targhe), con il marchio omonimo in crescita del 12,4% e la Lexus del 55,4%. La **Nissan** sale del 22,7% (23.834), la **Honda** del 47,1% (5.414), la **Suzuki** del 50,8% (18.142) e la **Mitsubishi** del 143,5% (4.911). La **Mazda**, invece, perde l'1,8% (12.262). Infine, Saic Motor, proprietaria del marchio britannico MG, segna un +108,7% grazie a 16.148 immatricolazioni.

E l'elettrico pesa anche sulle previsioni 2024 di Bmw

Vendite in leggero aumento per Bmw ma utile in calo, anche per la crescita inferiore al previsto del mercato delle auto elettriche. La **quota delle Bev** sulle vendite complessive del gruppo è infatti **al 15%**, ben lontana (nonostante la crescita del 74%) dagli obiettivi di medio termine. Bmw prevede infatti che a partire dal **2025, il 30%** delle auto vendute sarà elettrico, per arrivare alla **metà entro il 2030**. "Un risultato che ora non è più così certo. "Raggiungeremo i risultati - spiega Bmw in un comunicato, - **se le condizioni del mercato**, l'evoluzione dei prezzi delle materie prime e la loro disponibilità, nonché il ritmo di creazione di una ricarica delle infrastrutture ce lo permetterà". Anche per questo Bmw "punta sull'elettrico ma **si adatterà a quella che è l'evoluzione del mercato**"

Record storico di vendite

Il gruppo automobilistico tedesco prevede un "leggero aumento" delle consegne di auto nel 2024, dopo l'aumento del 6,5% dei volumi di vendita dello scorso anno. La società, che possiede anche i marchi inglesi **Mini e Rolls-Royce**, ha venduto 2,55 milioni di auto nel 2023, un **record storico**. La Casa si aspetta tuttavia un "leggero calo del suo utile ante imposte quest'anno e spera di ottenere un margine operativo compreso tra l'8 e il 10% per la sua attività automobilistica". Si tratta di un margine inferiore al margine raggiunto nel 2023, pari al 9,8%, inizialmente previsto tra il 9 e il 10,5%. Si prevede che la spesa in conto capitale e per la ricerca e lo sviluppo raggiungeranno il picco nel 2024, guidate dagli investimenti in software e nella realizzazione di impianti per la produzione di auto elettriche. Per il 2024, Bmw prevede che la vendita dei suoi veicoli più costosi sarà un "driver di crescita", oltre all'aumento dei veicoli elettrici.

Tag: [Acea](#), [acea dati vendita febbraio](#), [anfia](#), [Bmw](#), [Unrae](#)

Condividi articolo

una parità nel 2026. Per avere prezzi analoghi si dovrà attendere oltre il 2030....

