



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 30 gennaio al 5 febbraio 2024

Torino, 9 febbraio 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
7	Bresciaoggi	30/01/2024	<i>Focus Economia - Mercato dell'auto, Brescia torna a correre in doppia cifra</i>	2
	Ifattidinapoli.it	31/01/2024	<i>Napoli: Presentazione progetto BRIDGESMEs, la sfida dei nuovi modelli di Transizione 5.0</i>	3
	IlDenaro.it	31/01/2024	<i>Industria 5.0, Iniziativa presenta a Napoli il progetto europeo Bridgesmes</i>	5
	Ilgiornaledellaftermarket.it	31/01/2024	<i>Settore Trade Automotive in crescita a fine ottobre, i dati di ANFIA</i>	8
1+3	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	01/02/2024	<i>"Auto, senza Torino niente record" (C.Benna)</i>	9
42/43	Fleet & Business Quattroruote	01/02/2024	<i>Il b2b dei ricambi non decolla online</i>	11
95	Automazione Oggi	01/02/2024	<i>Digitalizzazione e sostenibilita'</i>	13
3	Il Mondo dei Trasporti	01/02/2024	<i>Un anno positivo. pero'.</i>	14
8/10	Macchine Utensili	01/02/2024	<i>Suppl. - Obiettivo successo tra "piazze" e "villaggi"</i>	16
	Lastampa.it	01/02/2024	<i>Italia, immatricolazioni auto gennaio +10,6%. Ibride elettriche dominano il mercato</i>	18
	Ilmessaggero.it	01/02/2024	<i>Mercato auto, rallenta crescita in Italia a gennaio: vendite solo +10% in attesa dei nuovi incentivi</i>	20
	Repubblica.it	01/02/2024	<i>Italia, immatricolazioni auto gennaio +10,6%. Ibride elettriche dominano il mercato</i>	22
	Torino.corriere.it	01/02/2024	<i>Vavassori e il futuro di Stellantis: «Senza Torino, l'Italia non arrivera' a produrre un milione di</i>	24
	Gazzetta.it	01/02/2024	<i>Immatricolazioni di auto, a gennaio 2024 +10,6%</i>	27
	Alvolante.it	01/02/2024	<i>Incentivi auto: ecco le novita' per il 2024</i>	30
	Auto.it	01/02/2024	<i>Giorgia Meloni sulle auto italiane: "Vanno prodotte in Italia"</i>	32
	Borsaitaliana.it	01/02/2024	<i>Italia, immatricolazioni auto gennaio +10,6%. Ibride elettriche dominano il mercato</i>	35
	Geagency.it	01/02/2024	<i>Auto, a gennaio 141.946 immatricolazioni: +10,6% annuale</i>	37
	IlsecoloXIX.it	01/02/2024	<i>Italia, immatricolazioni auto gennaio +10,6%. Ibride elettriche dominano il mercato</i>	40
	Industriaitaliana.it	01/02/2024	<i>Le regole europee sono sempre piu' ferree e costose: che fine fara' la siderurgia italiana?</i>	41
	Milanofinanza.it	01/02/2024	<i>Auto, immatricolazioni in crescita del 10,6% a gennaio. Ma le elettriche sono ferme al 2,1% di quota</i>	54

Il bilancio del 2023 - Immatricolazioni in aumento del 20,7% rispetto al 2022

Mercato dell'auto, Brescia torna a correre in doppia cifra

» Un 2023 in ripresa per il mercato nell'auto nel Bresciano. Dopo un inizio sottotono, gli ultimi mesi dell'anno appena concluso hanno permesso alle immatricolazioni di mostrare un incremento sul 2022.

Come confermano i dati rielaborati dall'Area studi di [Anfia](#) sul base ministero delle Infrastrutture, in provincia sono state vendute 26.738 vetture nuove, in crescita del 20,7% rispetto alle 22.156 dell'anno precedente. Per quanto riguarda l'alimentazione, prosegue il crollo del metano e accelerano elettriche e ibride (che sono le più vendute nel 2023, sommando diesel e benzina), mentre nella «top ten» dei modelli più scelti dai bresciani entra per la prima volta un'auto «full electric»: si tratta della Tesla Model 3, che con 508 esemplari si piazza al decimo posto.

Gli andamenti

A livello provinciale, in valori assoluti le automobili più vendute sono quelle ibride, che superano quota 9 mila (9.102) considerando sia le elettriche+benzina che le elettriche+diesel; al secondo posto ci sono quelle a benzina, che sfiorano 9 mila unità, seguite a lunga distanza dalle 3.357 diesel. La crescita percentuale più sostenuta riguarda le auto elettriche, che in



Un 2023 in ripresa per il mercato dell'auto nel Bresciano

L'anno scorso in provincia sono state immatricolate in totale 26.738 nuove vetture

dodici mesi segnano un +53%, da 1.185 a 1.813 immatricolazioni; crescono in doppia cifra anche le ibride, le benzina e le Gpl. L'incremento delle immatricolazioni nel Bresciano è leggermente superiore rispetto alla media regionale, che si attesta a +18,9%; analizzati gli altri territori fanno meglio solo Sondrio (+30,4%, al top in Lombardia), Bergamo, Lecco e Lodi, mentre in coda c'è

Mantova con un +14,7%.

Per quanto riguarda il modello più amato dai bresciani, in testa rimane la Fiat Panda, anche se con 116 esemplari in meno in confronto al 2022. L'unico altro modello a superare le mille unità vendute sul territorio è la Dacia Sandero, che rafforza il secondo posto salendo da 692 a 1.044 automobili immatricolate nel 2023. Cambia il gradino più basso del podio: lo scorso anno era occupato dalla Toyota Ypsilon, quest'anno dalla Toyota Yaris Cross, che guadagna cinque posizioni sul '22. Nella «top ten» restano (anche se con qualche variazione di posizione rispetto al 2022) Fiat 500, Dacia Duster, Volkswagen T-Roc e Citroen C3 e ci sono anche due «new entry»: si tratta della Opel Corsa, che scalza la Ford Puma (la quale esce dalle prime dieci posizioni) e la Tesla Model 3, che segna l'ingresso di un'elettrica nelle prime dieci auto più vendute in provincia.

Brescia è, dopo Milano, la seconda provincia in Lombardia per quanto riguarda le vendite delle auto create dalla casa automobilistica fondata da Elon Musk, con 867 esemplari (oltre alle 508 Model 3 sono state immatricolate anche 335 Model Y).

Numeri e performance che ora attendono conferme nel 2024.

Napoli: Presentazione progetto BRIDGESMEs, la sfida dei nuovi modelli di Transizione 5.0

CRONACA

Napoli: Presentazione progetto BRIDGESMEs, la sfida dei nuovi modelli di Transizione 5.0

31 Gennaio 2024 12:23 - Lunedì 5 febbraio - Acen Piazza dei Martiri. Obiettivo del progetto è consentire alle PMI di essere competitive oltre le crisi e i cambiamenti di scenario affrontando correttamente la sfida dell'human centred approach e della sostenibilità.

Supportare le aziende nell'affrontare la transizione e adottare i nuovi modelli di Industria 5.0: nasce con questo obiettivo il Progetto BRIDGESMEs. Il progetto, finanziato dalla Commissione Europea e coordinato da Iniziativa, mira a mettere a punto modelli di intervento e processi d'azione assistendo sul campo le PMI europee nel ripensare i loro modelli di business e l'operatività per diventare più resilienti, sostenibili e incentrate sull'uomo. Saranno messi a punto standard d'intervento e best practices per affrontare in modo vincente le sfide ed i cambiamenti che il nuovo paradigma europeo dell'Industria 5.0 presenta, esigenza accresciuta dall'ultima dall'intelligenza artificiale.

Il progetto sarà presentato a Napoli lunedì 5 febbraio dalle 9.30 nella sede dell'Acen a Piazza dei Martiri.

L'evento, condotto dal consulente in corporate strategy Roberto Race, si aprirà con i saluti del presidente dell'Acen Angelo Lancellotti e di interventi del docente all'Università degli Studi di Roma Unitelma Sapienza e ceo di Iniziativa Ivo Allegro, del docente all'Università di Napoli Federico II e Direttore Scientifico Apple Developer Academy, Giorgio Ventre, del docente all'Università di Napoli "Parthenope" e fondatore di Protom Fabio De Felice, della direttrice del CNR ISPC Costanza Miliani, del docente all'Università di Napoli Federico II e del direttore scientifico della Digita Academy Antonio Pescapè.

Seguiranno gli interventi della partner di Iniziativa Aliona Lupu, del responsabile delle telecomunicazioni in Comesvil Pasquale Donadio, del docente all'Università di Napoli Federico II e ceo di MegaRide Flavio Farroni, del presidente di Fabbrica Italiana dell'Innovazione e amministratore di La Scala Consulting Fabrizio Monticelli.

Chiuderanno i lavori il direttore generale di ANFIA Gianmarco Giorda, e il direttore generale per lo Sviluppo Economico e le attività produttive della Regione Campania Raffaella Farina.

Tra gli ecosistemi industriali interessati dal progetto mobilità, trasporti e automotive; aerospazio e difesa; elettronica; industrie culturali e creative; turismo.

"BRIDGESMEs - spiegano l'ad di Iniziativa Ivo Allegro e la partner della società Aliona Lupu responsabile dell'area EU Funding & Tenders - faciliterà la collaborazione tra le PMI "tradizionali" e le PMI/startup tecnologiche, accelerando l'adozione di soluzioni innovative e avanzate e migliorando la cooperazione dei cluster per supportare le PMI attraverso le catene del valore.

L'obiettivo è consolidare le imprese, ponendole nelle condizioni di mantenere e rigenerare, grazie all'innovazione, il loro vantaggio competitivo sostenibile a lungo termine, anche a fronte di cambiamenti di scenario come quelli registratisi negli ultimi anni, dalla pandemia alle guerre in corso. Per noi di Iniziativa è un grande risultato in quanto segna un'ulteriore crescita della società sui programmi europei a supporto della ricerca e sviluppo dove da anni lavoriamo non solo supportando i clienti nell'accesso e gestione di queste agevolazioni ma utilizzandole in via diretta per sviluppare il nostro know how ed il nostro network internazionale per offrire servizi d'eccellenza e innovativi ai nostri clienti. La nostra capacità di erogare servizi avanzati e di alto standing sui temi dell'innovazione e come leva per lo sviluppo sostenibile delle imprese è ormai un elemento forte della nostra competitività e ci pone in prima linea sul nuovo paradigma del 5.0. Su questo tema della "transizione 5.0", l'Italia ha annunciato il lancio di un programma di sostegno agli investimenti delle imprese da 6,5 miliardi e Iniziativa, con programmi supportati dalla UE come BRIDGESMEs e SURE 5.0, è un passo avanti. Stiamo già sperimentando sul campo standard e modelli per erogare una consulenza di qualità e ad alto valore aggiunto per catalizzare l'effettivo potenziale di queste agevolazioni per il mercato".

A BRIDGESMEs sono stati assegnati 2,5 milioni di euro per attività progettuali da realizzare in 36 mesi. In campo c'è un consorzio che, oltre a Iniziativa, è composto da 3 università e centri di ricerca e 5 associazioni cluster di ecosistemi industriali rilevanti. Nove i partner, provenienti da 6 nazioni europee: Iniziativa Cube (Italia); Technical Univerni Whatsity of Ostrava (Repubblica Ceca); Asociación de Investigación Metalúrgica del Noroeste (Spagna); Aerospace Valley (Francia); Consiglio Nazionale delle Ricerche - Istituto di Scienze del Patrimonio Culturale (Italia); Athena Research and Innovation Center in Information Communication & Knowledge Technologies (Grecia); Silicon Alps

Cluster (Austria); Fundación Cluster de Empresas de Automoción de Galicia (Spagna); Associazione Nazionale della Filiera dell'Industria Automobilistica (Italia).

"Il progetto- dichiarano gli operating coordinators per Iniziativa Giovanni Arnaboldi e Jenia Dubrivna- consentirà di sperimentare sul campo i modelli di approccio e introduzione alla "transizione 5.0" e offrirà alle PMI accesso a tecnologie avanzate (dall'intelligenza artificiale alla robotica, dalla stampa 3D al cloud computing), formazione e assistenza tecnica, nonché opportunità di collaborazione con altre imprese e organizzazioni su scala europea con un confronto che offre l'opportunità di "allargare i propri orizzonti". Tra le modalità di intervento è previsto l'utilizzo di un modello di valutazione ad hoc per migliorare la capacità di introdurre innovazioni sostenibili e la resilienza delle catene del valore. Un tema estremamente importante nell'attuale scenario geopolitico".

31 Gennaio 2024 12:23 - Ultimo aggiornamento: 31 Gennaio 2024 12:23

Altri contenuti

[IMPRESSE & MERCATI](#) [CARRIERE](#) [CULTURE](#) [INCENTIVI](#) [FUTURA](#) [CRONACHE](#) [RUBRICHE](#) [ALTRE SEZIONI](#) [Home](#) > [Imprese&Mercati](#) > [Industria 5.0, Iniziativa presenta a Napoli il progetto europeo Bridgesmes](#)[Imprese&Mercati](#)

Industria 5.0, Iniziativa presenta a Napoli il progetto europeo Bridgesmes

ildenaro.it 31 Gennaio 2024

12

*in foto Angelo Lancellotti, presidente dell'Ance Napoli*

Supportare le aziende nell'affrontare la transizione e adottare i nuovi modelli di Industria 5.0: nasce con questo obiettivo il Progetto Bridgesmes. Il progetto, finanziato dalla Commissione Europea e coordinato da Iniziativa, mira a mettere a punto modelli di intervento e processi d'azione assistendo sul campo le PMI europee nel ripensare i loro modelli di business e l'operatività per diventare più resilienti, sostenibili e incentrate sull'uomo. Saranno messi a punto standard d'intervento e best

practices per affrontare in modo vincente le sfide ed i cambiamenti che il nuovo paradigma europeo dell'Industria 5.0 presenta, esigenza accresciuta dall'ultima dall'intelligenza artificiale.

Il progetto sarà presentato a Napoli lunedì 5 febbraio dalle 9 e 30 nella sede dell'Acen a Piazza dei Martiri.

L'evento, condotto dal consulente in corporate strategy Roberto Race, si aprirà con i saluti del presidente dell'Acen Angelo Lancellotti e di interventi del docente all'Università degli Studi di Roma Unitelma Sapienza e ceo di Iniziativa Ivo Allegro, del docente all'Università di Napoli Federico II e Direttore Scientifico Apple Developer Academy, Giorgio Ventre, del docente all'Università di Napoli "Parthenope" e fondatore di Protom Fabio De Felice, della direttrice del Cnr Ispc Costanza Miliani, del docente all'Università di Napoli Federico II e del direttore scientifico della Digita Academy Antonio Pescapè.

Seguiranno gli interventi della partner di Iniziativa Aliona Lupu, del responsabile delle telecomunicazioni in Comesvil Pasquale Donadio, del docente all'Università di Napoli Federico II e ceo di MegaRide Flavio Farroni, del presidente di Fabbrica Italiana dell'Innovazione e amministratore di La Scala Consulting Fabrizio Monticelli.

Chiuderanno i lavori il direttore generale di Anfia Gianmarco Giorda, e il direttore generale per lo Sviluppo Economico e le attività produttive della Regione Campania Raffaella Farina.

Tra gli ecosistemi industriali interessati dal progetto mobilità, trasporti e automotive; aerospazio e difesa; elettronica; industrie culturali e creative; turismo.

"Bridgemes – spiegano l'ad di Iniziativa Ivo Allegro e la partner della società Aliona Lupu responsabile dell'area Eu Funding & Tenders – faciliterà la collaborazione tra le PMI "tradizionali" e le PMI/startup tecnologiche, accelerando l'adozione di soluzioni innovative e avanzate e migliorando la cooperazione dei cluster per supportare le PMI attraverso le catene del valore.

L'obiettivo è consolidare le imprese, ponendole nelle condizioni di mantenere e rigenerare, grazie all'innovazione, il loro vantaggio competitivo sostenibile a lungo termine, anche a fronte di cambiamenti di scenario come quelli registratisi negli ultimi anni, dalla pandemia alle guerre in corso. Per noi di Iniziativa è un grande risultato in quanto segna un'ulteriore crescita della società sui programmi europei a supporto della ricerca e sviluppo dove da anni lavoriamo non solo supportando i clienti nell'accesso e gestione di queste agevolazioni ma utilizzandole in via diretta per sviluppare il nostro know how ed il nostro network internazionale per offrire servizi d'eccellenza e innovativi ai nostri clienti. La nostra capacità di erogare servizi avanzati e di alto standing sui temi dell'innovazione e come leva per lo sviluppo sostenibile delle imprese è ormai un elemento forte della nostra competitività e ci pone in prima linea sul nuovo paradigma del 5.0. Su questo tema della "transizione 5.0", l'Italia ha annunciato il lancio di un programma di sostegno agli investimenti delle imprese da 6,5 miliardi e Iniziativa, con programmi supportati dalla UE come BRIDGESMEs e SURE 5.0, è un passo avanti. Stiamo già sperimentando sul campo standard e modelli per erogare una consulenza di qualità e ad alto valore aggiunto per catalizzare l'effettivo potenziale di queste agevolazioni per il mercato".

A Bridgesmes sono stati assegnati 2,5 milioni di euro per attività progettuali da realizzare in 36 mesi. In campo c'è un consorzio che, oltre a Iniziativa, è composto da 3 università e centri di ricerca e 5 associazioni cluster di ecosistemi industriali rilevanti. Nove i partner, provenienti da 6 nazioni europee: Iniziativa Cube (Italia); Technical Univerni Whatsity of Ostrava (Repubblica Ceca); Asociación de Investigación Metalúrgica del Noroeste (Spagna); Aerospace Valley (Francia); Consiglio Nazionale delle Ricerche – Istituto di Scienze del Patrimonio Culturale (Italia); Athena Research and Innovation Center in Information Communication & Knowledge Technologies (Grecia); Silicon Alps Cluster (Austria); Fundación Cluster de Empresas de Automoción de Galicia (Spagna); Associazione Nazionale della Filiera dell'Industria Automobilistica (Italia).

"Il progetto- dichiarano gli operating coordinators per Iniziativa Giovanni Arnaboldi e Jenia Dubrivna- consentirà di sperimentare sul campo i modelli di approccio e introduzione alla "transizione 5.0" e offrirà alle PMI accesso a tecnologie avanzate (dall'intelligenza artificiale alla robotica, dalla stampa 3D al cloud computing), formazione e assistenza tecnica, nonché opportunità di collaborazione con altre imprese e organizzazioni su scala europea con un confronto che offre l'opportunità di "allargare i propri orizzonti". Tra le modalità di intervento è previsto l'utilizzo di un modello di valutazione ad hoc

Ricevi notizie ogni giorno

per migliorare la capacità di introdurre innovazioni sostenibili e la resilienza delle catene del valore. Un tema estremamente importante nell'attuale scenario geopolitico".



Articolo precedente

Nicola Quaranta presidente della Società Italiana di Audiologia e Foniatria (Siaf)

Articoli correlati [Di più dello stesso autore](#)

Imprese&Mercati

Moda, Napoli rilancia la lotta alla violenza economica con il 'Microcredito di Libertà' per l'autoimprenditorialità femminile

Imprese&Mercati

Imq, il gruppo italiano leader nella certificazioni si espande in Cina: via al nuovo laboratorio per i test in vitro

Imprese&Mercati

Soresa, dal Politecnico di Milano il premio Agenda Digitale



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Settore Trade Automotive in crescita a fine ottobre, i dati di ANFIA

ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Automobilistica, ha rilasciato un nuovo report dedicato ai numeri del settore Trade Automotive, considerando il periodo concluso con la fine di Ottobre 2023. Nei primi dieci mesi del 2023, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+44,5% rispetto ai primi dieci mesi del 2022). Sia il comparto dei veicoli industriali che il comparto delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +58,2% e +42,8%). Anche l'export in valore risulta in aumento rispetto a quello dei primi 10 mesi del 2022, +32,6%, grazie sia alle autovetture esportate (+31,8%) che al valore dei veicoli industriali, il quale, dopo essere stato in calo nel primo trimestre dell'anno, nel cumulato incrementa del 35,1%. Il saldo è negativo per circa 11,8 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 1,56 miliardi per i veicoli industriali. **Anfia** dati trade automotive Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (189,4% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nei primi dieci mesi del 2023, il 62,8% del totale. Gli Stati Uniti rimangono il primo mercato di destinazione extra europeo (19,9%), seguiti da Giappone (3,7%) e Cina (2,0%). Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, crescono sia l'import, dell'8,7%, e dell'export, +8,0%, con un saldo positivo di circa 4,7 miliardi di euro (era di 4,5 milioni nello stesso periodo del 2022). L'Europa rappresenta il 78,1% del valore dell'import ed il 79,4% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,6% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,2% del totale. Il rapporto è disponibile sul sito di **ANFIA**. Leggi anche:



Industria Oggi al ministero per le imprese il tavolo con azienda, Regioni, sindacati e concessionari

«Auto, senza Torino niente record»

Vavassori (Anfia): «Stellantis deve mantenere quattro stabilimenti in Italia»

«Se l'Italia vuole tornare a produrre almeno un milione di auto, non può fare a meno di Mirafiori. È una questione di numeri: Stellantis ha quattro grandi stabilimenti

nel nostro Paese (Melfi, Pomigliano, Cassino e Mirafiori, ndr), per raggiungere quel traguardo ogni sito dovrebbe produrre 250 mila vetture». Roberto

Vavassori, presidente di Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera dei componentisti italiani, più di 2 mila imprese e 23 miliardi di export, oggi siederà al

tavolo allargato sull'auto del Mimit, a cui partecipano Stellantis, le Regioni, sindacati e concessionari. L'obiettivo è aumentare la produzione di auto in Italia.

a pagina 3 **Benna**

«Senza Torino, l'Italia non arriverà a produrre un milione di auto»

Per Vavassori (Anfia) Stellantis deve mantenere 4 stabilimenti

L'intervista

«Se l'Italia vuole tornare a produrre almeno un milione di auto, non può fare a meno di Mirafiori. È una questione di numeri: Stellantis ha quattro grandi stabilimenti nel nostro Paese (Melfi, Pomigliano, Cassino e Mirafiori, ndr), per raggiungere quel traguardo ogni sito dovrebbe produrre 250 mila vetture». Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera dei componentisti italiani, più di 2 mila imprese e 23 miliardi di export, oggi siederà al tavolo sull'auto del Mimit, a cui partecipano Stellantis, le Regioni, sindacati e conces-

sionari. L'obiettivo è aumentare la produzione di auto in Italia e arrivare a un'intesa con Stellantis su come arrivarci. E quindi far ripartire tutti gli stabilimenti. Mirafiori, dopo due anni di salita produttiva, sulla soglia di 100 mila vetture, ora frena tra cassa integrazione (dal 12 febbraio fino a marzo) e riduzione dei volumi produttivi.

Presidente Vavassori, il traguardo di un milione di auto è realizzabile?

«Sono convinto che sia possibile. Stellantis già produce nel nostro Paese più di 730 mila autoveicoli. Dopo una lunga fase di dialogo arriveranno finalmente gli incentivi per l'acquisto di vetture e veicoli commerciali leggeri. Si rimetterà in moto il mercato e così anche la produzione».

I fornitori piemontesi sono difficili, il ceo Tavares chiede prezzi sempre più competitivi alla filiera. Basteranno gli incentivi per rimettere in salute tutto il comparto?

«No, infatti con il Mimit discutiamo di altre forme di

supporto per le imprese che stanno compiendo la transizione ecologica e digitale. Per essere competitivi bisogna investire in ricerca e innovazione. E stampare lamiera non è più sufficiente. L'auto oggi richiede software e digitale».

Le nuove piattaforme dei modelli Stellantis si concentrano su altri stabilimenti italiani. Mirafiori rischia di non produrre più auto?

«Se vogliamo tornare a produrre un milione di veicoli il contributo del quartier generale Stellantis, che in Italia è a Torino, è indispensabile. Poi, evidentemente la produzione deve essere flessibile con i meccanismi di mercato».

Serve un secondo produttore in Italia?

«Il Paese deve tornare a essere più attrattivo, in grado di richiamare investimenti. Ma allo stesso tempo non possiamo permetterci il lusso di perdere i produttori che già ci sono, come Stellantis».

Arriverà un produttore dalla Cina?

«Vent'anni fa la Cina rap-

presentava solo il 4% della produzione, nel 2022 è arrivata al 34%. L'Europa è al 18%. Dobbiamo invertire la rotta».

La rivoluzione della mobilità elettrica ha reso le nostre aziende meno competitive?

«La mobilità elettrica non è una passeggiata. Lo sapevamo. E per questa ragione le imprese dell'indotto vanno accompagnate e sostenute».

Renault e Volkswagen hanno accantonato per il momento la quotazione in Borsa delle società dedicate all'elettrico. La transizione in Europa non funziona?

«Come detto, si tratta di una transizione complicata. Abbiamo le competenze per gestire questa transizione. Ma chi pensava che salire a bordo dell'auto elettrica fosse come salire la scala mobile, si sbagliava di grosso».

In Italia il mercato elettrico non decolla.

«Dobbiamo tornare a immatricolare 1,8 milioni di vetture l'anno. Questa è la soglia per avere un mercato in salute».

Christian Benna

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

- Arriva oggi al tavolo automotive il nuovo piano di incentivi
- Il ministro Adolfo Urso presenterà il decreto del presidente del consiglio dei ministri (Dpcm) per rimodulare l'Ecobonus per l'acquisto di veicoli a basse emissioni
- Al tavolo parteciperanno i sindacati, le Regioni e anche Roberto Vavassori, il presidente di Anfia, la filiera dei componentisti
- L'obiettivo è di raggiungere un milione di veicoli prodotti da Stellantis in Italia
- A guidare la delegazione Stellantis saranno Davide Mele, responsabile di Corporate Affairs Italia e Daniele Chiari, responsabile Relazioni Istituzionali



Nel 2022 il fatturato direttamente generato dalla componentistica piemontese è stato pari a 19,2 miliardi di euro



Roberto Vavassori
Chi pensava che la transizione elettrica sarebbe stata una passeggiata, si sbagliava di grosso. In questa fase le imprese vanno accompagnate

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

AFTERMARKET

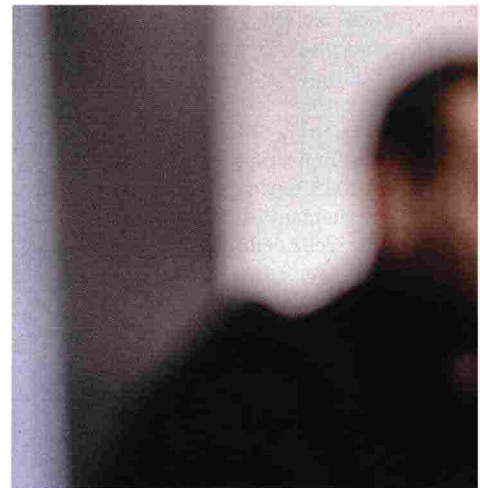
IL B2B DEI RICAMBI NON DECOLLA ONLINE

Acquistare componenti per via elettronica resta un'abitudine dei privati, mentre le transazioni tra professionisti **SEGUONO ANCORA, IN PREVALENZA, CANALI TRADIZIONALI**. Lo rileva uno studio **Anfia-Gipa**

Massimo Condolo

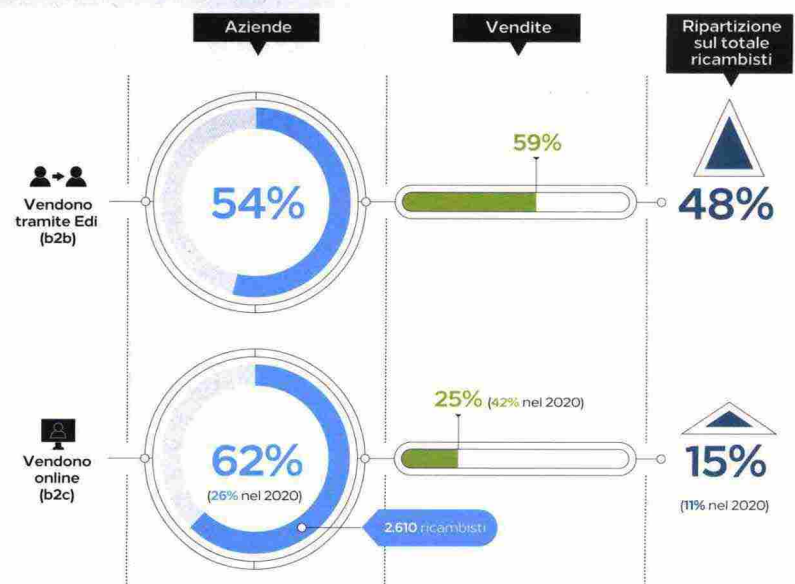
La vendita online di ricambi non è ancora sviluppata come nel caso di altre categorie merceologiche, pur rappresentando una delle aree più promettenti del settore aftermarket, almeno secondo le conclusioni della seconda edizione dello studio realizzato dall'Anfia con la Gipa. L'associazione della filiera dell'industria automobilistica italiana e la società internazionale di consulenza automotive, sulla base di analisi relative al 2022, hanno cercato di mettere a fuoco l'attività di e-commerce nell'universo di 1.100 distributori (400 di ricambi, 100 di pneumatici, 150 di lubrificanti, 350 di vernici e 100 di attrezzature), 4.200 ricambisti (di cui 700 con forza vendita che gira le officine e 3.500 con il solo punto vendita) e 47.000 riparatori italiani. La ricerca è partita da una base di dati depurati da tutti gli acquisti nel settore che non riguardano strettamente la manutenzione dell'auto, quali i componenti per attrezzature a motore come quelle da giardinaggio e gli accessori e l'abbigliamento tecnico per le moto. Ne è emerso che i ricambisti presidiano molto di più la rete con siti propri e presenze sui marketplace rispetto al 2020 (vi lavora il 62%, contro il 26% dell'indagine precedente), però non ancora tutti lo fanno. Il mondo business to business non sfrutta tutte le potenzialità del mercato elettronico per ragioni culturali, ma anche per difficoltà in alcune procedure (individuazione del ricambio corretto, prova del componente, resi), maggiori

rispetto all'acquisto diretto. Implementarne i processi non è però complesso, considerato che la comunicazione tra componentisti e ricambisti avviene già con sistemi d'interscambio elettronico dei dati (Edi, Electronic data interchange) e il 54% di questi li usa anche per dialogare con l'officina; gli scambi via Edi valgono il 48% del mercato totale, comprese quindi le vendite del 46% di ricambisti che non li usa. L'alfabetizzazione digitale è buona: l'82% dei ricambisti ha un sito adatto all'interazione con pc,



GLI STRUMENTI

Le vendite b2b via scambio elettronico di dati nel 2022 e, più in basso, le transazioni b2c tramite canali informatici, rispetto alla rilevazione 2020.



FLEET&BUSINESS

tablet e smartphone, inoltre, il 9% è conscio che il suo sito non è pronto.

COMPRARE IN INCOGNITO

L'online è un canale assodato per i privati e per i beni che possono venire direttamente impiegati, ma in Italia gli autoricambi non fanno parte di questi, a causa delle norme stringenti sul "fai da te" e per il fatto che il cliente è poco propenso ad acquistare un componente da fare montare a un'officina, prassi invece diffusa su altri mercati. Il 61%

dei ricambisti pensa però che tra i suoi clienti ci sia una fetta di colleghi che fingono di essere privati acquistando con scontrino fiscale o fattura rilasciata su codice fiscale e non su partita Iva; la stima è che questo mercato semisommerso con poca ragione di esistere (non si tratta di accorciare i tempi di consegna o risparmiare realmente sui prezzi d'acquisto) valga il 18% del mercato business to customer. Diversa è la stima dei siti b2c puri, che parla di un 50% di operatori

in incognito fra i propri clienti. In generale, comunque, non molti hanno colto l'opportunità offerta dalla rete in cui tutti possono vendere tutto a tutti, ma si rimane ancorati a filiere consolidate e al concetto di one stop shop, incentivato dai programmi di fedeltà dei grandi distributori. In attesa che questo canale esprima tutte le sue potenzialità, l'aumento degli operatori non è stato proporzionale all'incremento del mercato e ha ridotto il fatturato dell'online per operatore. ||



43

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Digitalizzazione e sostenibilità

P

arliamo di fonderie di alluminio che operano nel settore automobilistico producendo parti per il motore endotermico. La start up innovativa di questo mese è High Performance Die Casting, e sua fondatrice e CEO è Tiziana Tronci, membro anche del Consiglio di Amministrazione di Gefond. Digitalizzazione e sostenibilità sono i due pilastri su cui si basa la sua visione d'insieme. Con l'avvento dell'auto elettrica, i motori endotermici saranno sostituiti dalle batterie. Ciò significa che molte fonderie dovranno far fronte a un calo della domanda.

"Ed è proprio qui che entro in gioco o" ci racconta Tiziana Tronci. "L'idea parte dall'attenzione ai miei clienti e alle loro esigenze. Le nostre tecnologie possono supportare le fonderie riducendo costi di pro-



Tiziana Tronci

duzione, manutenzione, consumo energetico e smaltimento. Abbiamo riscontrato un risparmio energetico fino all'85%, una riduzione del tempo di ciclo tra il 10 e il 15% e un aumento medio della produzione del 15%. Il mio fiore all'occhiello è High Performance Die Casting: una startup innovativa che produce unità di termoregolazione con l'obiettivo di cambiare il modo di termoregolare gli stampi nei processi di pressofusione, risparmiando sul consumo energetico, riducendo le emissioni di CO₂ e migliorando la produttività. Nel 2020 ho deciso di acquistare il brevetto e il know-how di Greenbox e di avviare la produzione per essere più vicino alle esigenze dei clienti. Il brevetto di Hpdc ha vinto il Metef International Innovation Award e stiamo lavorando al prossimo brevetto che rappresenterà un ulteriore passo avanti nello sviluppo della tecnologia. Entrambi i progetti mirano a portare un cambiamento concreto nel settore delle fonderie e non solo. Per me la vera sfida è sensibilizzare il mondo delle fonderie, a fare un passo avanti utilizzando le tecnologie. Nell'industria della fonderia c'è ancora molto da fare, molto potenziale e molte opportunità. Inoltre, credo che le donne possano avere nuovi approcci e portare un nuovo modo di fare le cose in questo settore. Dopo alcuni anni di duro lavoro ho iniziato a guadagnare la credibilità del mercato, anche se ero una 'outsider' e una donna. La mia visione fresca e il modo in cui comunico i progetti di Gefond in modo diverso sono stati apprezzati dall'industria. Anche la strategia di comunicazione che ho scelto è innovativa in questo campo: ho deciso di metterci la faccia, creando campagne pubblicitarie in cui sono seduta, in piedi, sdraiata sui macchinari che produco. Sono molto orgogliosa della mia recente elezione a consigliere di Amfond, l'Associazione Italiana Fornitori di Fonderia. È la prima volta, da quando l'associazione è stata fondata 70 anni fa, che una donna fa parte del consiglio direttivo. Sono anche stata inserita tra le 50 imprenditrici più innovative d'Italia del 2023. Inoltre siamo riusciti a siglare un accordo con Anfia, l'Associazione Nazionale dell'Industria Automobilistica. Gefond sarà il loro partner esclusivo per promuovere iniziative di formazione nel

settore automobilistico, con un focus particolare sulla manutenzione predittiva richiesta dalla latf 16949. Sono entrata attivamente nell'azienda di famiglia nel 2016 e nel 2020 ho fondato la Hpdc. Dal 2020 ho intrapreso anche la strada dell'internazionalizzazione, presentando in Germania e poi in Turchia, Polonia e Messico le nostre soluzioni innovative, digitali e sostenibili; saremo a Euroguss 2024 in Germania".

Dopo un'attenta analisi del mercato e della storia che ha portato Tiziana Tronci a fare un percorso professionale vincente e meritevole le chiediamo ancora alcune considerazioni.

Quali pericoli intravede in un cambiamento così radicale? E come affrontarli?

"Il settore automotive è in una importante fase di transizione tecnologica: dal motore a combustione all'auto elettrica. Questo comporta un conseguente stravolgimento del mondo della produzione. Mi riferisco in particolare alle fonderie di pressofusione di alluminio che producono pezzi di motore endotermico e che corrono seri pericoli: la perdita di know-how che non sarà più necessario nella nuova produzione e la capacità di convertire la produzione utile per la nuova tipologia di auto che comporta investimenti molto onerosi in termini di gigapresse. Le soluzioni che si stanno prospettando sono non solo la diversificazione e la possibilità di rivolgersi a nuove modalità di produzione, ma la scelta di utilizzare nuove tecnologie capaci di essere energy saving, di ottimizzare il processo produttivo, di intervenire nel risparmio di materie e di energia, di ridurre impatto ambientale e scarti".

I prossimi obiettivi in termini di automazione applicata?

"Lo sviluppo della manutenzione predittiva con sistemi che vanno a supplire una situazione che vede la diminuzione delle competenze tecniche degli operatori che lavorano sulle macchine. In questo senso la tecnologia si pone al servizio dell'uomo. I macchinari con l'apporto degli operatori producono e l'intelligenza artificiale aiuta a mantenere funzionanti gli impianti e a prendersi cura delle macchine".



Lucilla La Puma



MERCATO VEICOLI INDUSTRIALI 2023

UN ANNO POSITIVO. PERÒ.

Nel mese di dicembre il mercato dei veicoli industriali registra una brusca frenata, con le immatricolazioni ferme a 1.851 unità in diminuzione del 28,5 per cento rispetto al 2022. Ad ogni modo, nel corso dei dodici mesi del 2023, il dato consolidato riflette la crescita migliore dal 2008, con il +12,2 per cento (+12,6 per cento per i veicoli pesanti, +15,8 per cento del comparto medio-leggeri, -11,1 per cento per la fascia dei leggeri) e oltre 3.000 unità immatricolate in più rispetto al 2022. "Valutiamo positivamente - ha dichiarato Paolo A. Starace, Presidente della Sezione Veicoli Industriali dell'UNRAE - l'andamento complessivo dell'anno, a riprova della dinamicità del settore dei veicoli industriali, che rappresenta notoriamente la cartina di tornasole dello stato di salute dell'economia del nostro Paese. Ciononostante, il dato registrato a dicembre, unitamente al calo della domanda già in corso da mesi, lascia presagire una contrazione del mercato nel 2024. Accogliamo, quindi, con favore l'intervento del Governo relativo al contributo maggiorato per la c.d. Sabatini Green, che sostiene gli investimenti in veicoli a basso impatto ambientale compatibili con l'uso dell'HVO. Tuttavia, non possiamo non esprimere il nostro rammarico per non aver colto l'opportunità di parametrare l'aumento delle tariffe autostradali nel 2024 in base alla classe di emissione, cominciando così ad

introdurre in maniera fattiva il principio «chi più inquina più paga». Coerentemente con gli obiettivi di decarbonizzazione che i Costruttori hanno già da tempo abbracciato ed in ragione degli stringenti nonché prossimi target europei, risulta ormai improrogabile un intervento dell'Esecutivo, già a più riprese sollecitato, che preveda l'istituzione di un Fondo ad hoc a sostegno degli investimenti in veicoli e infrastrutture di ultima generazione, al fine di svecchiare il parco circolante e sostenere la competitività dell'autotrasporto italiano".

Nel periodo gennaio-dicembre 2023, gli autocarri rigidi risultano in rialzo del 13,2 per cento, mentre i trattori stradali chiudono a +9,5 per cento. Nello stesso periodo, crescono i veicoli da cantiere (+14,6) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+11). Analizzando il mercato per alimentazione, nel 2023 la quota dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,8 per cento (era del 3,7 per cento nel 2022), per un totale di 520 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano l'1,1 per cento del totale (era lo 0,1 per cento nel 2022).

Sul punto è intervenuto anche Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci: "Nel mercato degli autocarri si è registrata a dicembre una significativa contrazione delle immatricolazioni che, pur non compromettendo il risultato cumulato del 2023, testimonia nuovamente i limiti

delle attuali misure discontinue a supporto del rinnovo del parco che non producono un'effettiva riduzione dell'età media dei veicoli circolanti. Si rende necessario adottare una pianificazione strutturale per la transizione ecologica del settore che in primo luogo riconosca il contributo alla decarbonizzazione già oggi apportato dai veicoli di ultima generazione a basse emissioni a gas naturale (compressi e liquefatti) e a diesel pienamente compatibili con i biocarburanti, come biometano e HVO, e che a questi affianchi in prospettiva il supporto alla diffusione di veicoli a zero emissioni e delle relative infrastrutture abilitanti. Nelle more dell'adozione di una programmazione pluriennale si invita l'Esecutivo a dare tempestiva attuazione agli interventi già previsti in sostegno dell'autotrasporto, come la pubblicazione dei decreti che permetteranno l'impiego delle risorse già stanziati per il 2023 e destinate al rinnovo del parco circolante. Contestualmente, si auspica una veloce conclusione del processo di riforma dell'attuale strumento di supporto alla domanda veicolare - cd. Ecobonus - che riconosca, tra le altre cose, anche la fattispecie del noleggio a lungo termine. In ultimo, si ribadisce la necessità di ripristinare il credito d'imposta sugli acquisti di beni strumentali in coerenza con quanto previsto dalla riformulazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza".





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

OBIETTIVO SUCCESSO tra "piazze" e "villaggi"

Il palinsesto delle Iniziative speciali 2024 si presenta ricco di eventi per il visitatore, attraverso convegni, workshop, percorsi, piazze tematiche, villaggi di settore, premi e aree espositive interattive e immersive, in grado di elevare l'esperienza fieristica

di Ada **Majora**

Ogni imprenditore, manager e professionista che opera nell'ambito della Meccanica potrà trovare durante il MEC SPE il suo evento ideale che gli permetterà di scoprire, imparare, aggiornarsi e incontrare nuove opportunità di crescita e successo.

MEC SPE LAB Spazio Innovazione

Da oltre 20 anni Cuore Mostra di MEC SPE, oggi "MEC SPE LAB - Spazio Innovazione", è stato il punto di aggregazione di tecnici, imprenditori e ricercatori attratti dai dimostratori presentati, dai quali trarre idee per la propria attività. Dal 6 all'8 marzo i visitatori potranno assistere e partecipare a iniziative dimostrative che integrano l'Industria 4.0 con l'Industria 5.0. Si tratta di un'occasione imperdibile per i giovani che potranno confrontarsi e valutare non soltanto nuove sfide sui temi cogenti con lo sguardo al futuro, ma anche le potenzialità dei nuovi lavori che li attraggono e che prevedono l'utilizzo di tool avanzati per la gestione dei processi di produzione. Tra le iniziative, due filiere di partner che si cimentano nei settori di punta nazionali: la plastica e il metallo.

Le iniziative speciali

Tra le iniziative immancabili c'è la Piazza Progettazione e Design by Materioteca® che quest'anno si propone di condurre un'indagine tra i produttori italiani di materiali per il lusso e di ospitare alcuni di loro nello stand. Torna anche Piazza TMP che vuole dare agli associati ed ai visitatori un segnale di forte volontà e fiducia nella possibilità di ripresa del settore nella prospettiva di produzione e uso sostenibili ed ecologici della plastica. Con



L'edizione di MEC SPE Bologna 2023:
In alto: il "Forum Italo - Tedesco" 2023 e la filiera automotive"
In basso a sinistra: uno dei workshop tenutosi presso lo stand di Tecniche Nuove
In basso a destra: l'Area Competence Center

la Piazza Stampa MEC SPE vuole mettere in luce la stretta sinergia tra aziende internazionali e studenti universitari, che hanno collaborato alla realizzazione di un oggetto in polimeri da fonti rinnovabili che verrà prodotto e distribuito in fiera. Il Percorso Obiettivo Sostenibilità, evoluzione dello storico Percorso Eco-Friendly, è un'iniziativa atta a da-

re visibilità e premiare gli espositori che hanno già intrapreso il cammino verso la sostenibilità, nelle sue tre declinazioni ambientale, sociale e di governance. Questo percorso rappresenta oggi una scelta imprescindibile per affrontare le molteplici sfide globali e rispondere alle richieste del mercato e degli stakeholder. Anche quest'anno saranno presenti a MEC SPE, sia con aree dedicate ed eventi, le associazioni di settore e i distretti tecnologici. Tra questi il Villaggio Confartigianato, il Villaggio Ascomut, il Villaggio Aidam con Anfia, Cna nazionale, Confapi, Api Lecco, Comet Pordenone, Collettiva unione industriale Napoli e Clust-R Meccatronica e Motoristica.

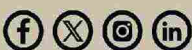
L'Automotive non può mancare

MEC SPE dedica un respiro più internazionale al tema all'interno di MEC SPE LAB - Spazio Innovazione", in parallelo all'area dimostrativa, con la seconda edizione del Forum Italo Tedesco "Forum automotive 2024, una transizione sempre più dinamica". L'iniziativa si pone l'obiettivo di fornire all'intera filiera automotive una visione macroeconomica e tecnologica del settore. Attraverso testimonianze di esperti e presentazioni di casi di successo saranno evidenziate le interessanti opportunità che il mercato offre. Forte del successo nelle passate edizioni, torna inoltre lo spazio ANFIA, l'Associazione Nazio-



Per maggiori informazioni e per registrarsi con ingresso gratuito alla fiera
www.mecspe.com

Seguici su



nale Filiera Industria Automobilistica che conta 430 aziende associate. Il suo nome in occasione di MECSPE è associato a Formula SAE Italy per l'esposizione di vetture di team universitari. Nata nel 1912, da oltre 100 anni ANFIA ha l'obiettivo di rappresentare le aziende nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive. Le ultime notizie in casa ANFIA? Il mercato auto italiano chiude il 2023 poco sopra 1,5 milioni di vetture immatricolate: +19% rispetto al 2022, ma -18,3% sul 2019. Secondo l'Associazione, per garantire un fisiologico rinnovo del parco circolante (a fine 2022 con età media di 12 anni e 6 mesi e con oltre il 50% di vetture ante-Euro 5) è necessario raggiungere almeno 1,8 milioni di auto immatricolate ogni anno. In questa direzione vanno anche le misure del Tavolo Sviluppo Automotive, per raggiungere in maniera sostenibile il target di 1 milione di autoveicoli leggeri prodotti in Italia.

Alluminio, un grande protagonista

All'interno di MECSPE LAB – Spazio Innovazione, venerdì 8 marzo alle ore 10:00 si terrà l'Aluminium Energy Summit, un panel per spiegare quale possa es-

sere il possibile futuro delle produzioni di metalli primari, ma anche la conservazione dei contenitori energetici attraverso il recupero e riciclo. Un quadro sulla posizione del nostro paese rispetto alle concorrenze estere e sulle politiche industriali capaci di guardare anche a trading, ambiente, sostenibilità. L'obiettivo del Summit è capire le esigenze delle aziende della filiera, ascoltare le opinioni dei massimi esperti del segmento, dare risposte agli imprenditori e fornire elementi di giudizio ai decisori.

Lo scenario è quello di un'esperienza italiana lungo 140 anni di una filiera che oggi sta vivendo straordinari tassi di crescita a livello globale, aprendo tante opportunità sotto gli aspetti energetici e di ecosostenibilità in merito all'intero ciclo, dalla produzione del grezzo alle trasformazioni intermedie, fino alle lavorazioni, finiture e agli impieghi finali. L'argomento al 2024 è caldo anche grazie alle nuove regole sulle emissioni che necessitano di trasparenza e di trasversalità sul mercato, e che hanno bisogno della collaborazione dei principali protagonisti attraverso investimenti e costi operativi sostenibili. «Andare verso un'economia ecosostenibile implica fare politiche industriali per il mantenimento di capacità produttive di materie prime e manufatti. È il caso della filiera alluminio, segmento importante per il nostro Paese, vale fatturato e posti lavoro, ha una

Per un promettente futuro

Va in scena la quarta edizione della Start Up Factory, realizzata in collaborazione con importanti realtà quali Gellify e Industrio Ventures, acceleratori e investitori in startup manifatturiere.

L'iniziativa prevede il coinvolgimento di startup B2B ad alto contenuto tecnologico a cui si offre l'opportunità di presentarsi all'industria manifatturiera attraverso pitch e tavole rotonde che si terranno all'interno dell'area.

La Start Up Factory si conferma quindi luogo su misura per favorire il dialogo tra startup e piccole, medie, grandi imprese che desiderano

rafforzare la propria competitività attraverso le attività di innovazione in un contesto altamente specializzato.

Dedicato alle opportunità future è anche MECSPE Young & Career, percorso nato con l'obiettivo di offrire a studenti, ne diplomati e neolaureati l'opportunità di partecipare agli appuntamenti formativi organizzati dal Gruppo Tecniche Nuove e dagli espositori della Manifestazione, di entrare in contatto con le aziende attive nel tema dell'orientamento e della formazione e di candidarsi alle opportunità di lavoro offerte dagli espositori.

straordinaria solidità ed esperienza tecnologica da non dissipare, e la tematica energetica è un punto centrale da affrontare per dare un futuro ad un patrimonio importantissimo, per questo abbiamo impostato l'Aluminium Energy Summit", ha dichiarato Mario Conserva, Presidente METEF, l'expo internazionale per l'industria dell'alluminio, della fonderia e dei metalli innovativi. E, come di consueto, Metef ha organizzato il Premio Internazionale Innovazione che mira a valorizzare i contenuti innovativi proposti dalle aziende del comparto alluminio, che saranno valutati in base al grado di originalità e di novità, alle peculiarità prestazionali ed ai vantaggi competitivi che sono in grado di offrire, privilegiando anche gli aspetti di risparmio energetico, ecosostenibilità e salvaguardia delle risorse contenute nelle proposte.

Lo scacco matto della digitalizzazione

Grandi aspettative sono riposte all'interno del Pad. 21 dedicato al settore Fabbrica Digitale dove sono affrontati i macrotemi della formazione, digitalizzazione, sostenibilità ed efficienza. Questi temi verranno approfonditi nell'Area Competence Center, che ha il fine principale di permettere un matching tra la community di MECSPE (espositori e visitatori della manifestazione) ed i Competence Center e Digital Innovation Hub che mostreranno le attività di orientamento, formazione e progetti innovativi in ambito Industria 4.0. Lo spazio, infatti, presenta un'area centrale in cui si alternano momenti formativi e di networking a cura del Competence Center e del loro partner, e un'area dimostrativa con progetti dimostrativi per l'industria manifatturiera.

Meccatronica e robotica

Restando in tema, è presente anche quest'anno la Piazza MECH by Clust-ER MECH Meccatronica e Motoristica, un'associazione di oltre 130 imprese che condividono competenze, idee e risorse a supporto della competitività e dell'innovazione nella meccatronica e nella motoristica e in generale nell'advanced manufacturing. Il Villaggio AIDAM, inoltre, costituisce un'area tecnologica fortemente innovativa in rappresentanza del comparto della meccatronica italiana, seconda come posizione nella classifica mondiale del settore.

Torna anche il Solution Award, premio che verrà consegnato il 7 marzo 2024, dedicato all'innovazione nella robotica e destinato a chi opera nel settore della robotica e dell'automazione.

Non poteva mancare il Simulation Summit, conferenza italiana indipendente sulla Simulazione CAE in ambito industriale, che promuove la simulazione ingegneristica ed il suo impiego.

Molte le opportunità di informazione e formazione anche presso lo stand di Tecniche Nuove che è presente con un ricco programma di workshop ed eventi. Si potrà anche partecipare a corsi su Stampa 3D, Arduino e altro con Greta Galli, icona nel mondo delle STEM e influencer, appassionata di stampa 3D, robotica e programmazione.

*Aggiornamenti al 10 gennaio 2024



MECSPE 2023: a sinistra Piazza TMP, a destra la Start Up Factory



Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Italia, immatricolazioni auto gennaio +10,6%. Ibride elettriche dominano il mercato

I dati del ministero dei Trasporti e le elaborazioni delle associazioni di categoria

TELEBORSA

Publicato il 01/02/2024
Ultima modifica il 01/02/2024 alle ore 19:09



A **gennaio 2024 in Italia** sono state **immatricolate 141.946 autovetture**, a fronte delle 128.329 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un **aumento del 10,61%**. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel consueto aggiornamento mensile.

I **trasferimenti di proprietà** sono stati 459.360, a fronte di 392.248 passaggi registrati a gennaio 2023, con un aumento del 17,11%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 601.306, ha interessato per il 23,61% vetture nuove e per il 76,39% vetture usate.

Considerando solo il mercato del nuovo, il **modello più venduto** è stata la **Fiat Panda** con 11.077 veicoli, seguita dalla Dacia Sandero con 6.558 e Citroen C3 con 4.541. Completano la top ten: Dodge Avenger, Lancia Ypsilon, Toyota Yaris, Volkswagen T-Roc, Peugeot 2008, Peugeot 208, Dacia Duster.

L'analisi del mercato dal punto di vista dei **canali di vendita** - fa notare Federauto - indica un discreto andamento dei privati (+9,9%), un lieve calo delle società (-0,6%) e una buona performance del noleggio (+18,6%), con le relative quote che si attestano rispettivamente a 61,8%, 12,6% e 25,6%.

Sul fronte delle **alimentazioni**, i dati confermano come le auto ibride elettriche (in aumento del +14,3%) dominano il mercato con una quota circa del 38%, seguite da quelle a benzina (in crescita tendenziale +26,5%) con una rappresentatività al 30,5%. Il Gpl ottiene una crescita del +17,9% (quota 11%), mentre il diesel con un calo mensile del -9% scende al 15,5% di rappresentatività. Purtroppo, sul lato delle auto elettriche e plug-in, la perdita di immatricolazioni è pesante e pari rispettivamente a -13,3% e -33,9%, con una quota complessiva inferiore al 5%. Le immatricolazioni a metano ammontano solo a poco più di 200 pezzi e non sono significative sul totale del mese.

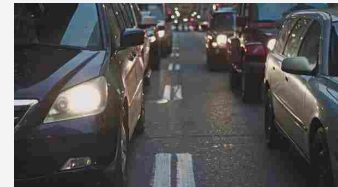
Dall'elaborazioni ANFIA emerge invece che nel primo mese dell'anno, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano rispettivamente la prima, terza e sesta posizione tra le **autovetture mild/full hybrid**. Tra le PHEV, Jeep

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

25/01/2024



Mercato auto usate, UNRAE: +10,4% a novembre, al diesel la leadership ma cresce quota elettrificate

19/01/2024

Auto elettriche, Federmotorizzazione: "Mercato in frenata, mancate richieste e auto invendute"

22/12/2023

Auto, Unrae: mercato dell'usato in crescita dell'11,7% a ottobre

> [Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

01/02/2024

Negli aeroporti europei nel 2023 hanno viaggiato 2,3 miliardi di passeggeri

01/02/2024

Analisi Tecnica: EUR/USD dell'1/02/2024, ore 19:00

01/02/2024

Tonica Wall Street, attesa per le trimestrali delle Big Tech

Compass è il nono modello più venduto, mentre tra le elettriche Jeep Avenger è prima in classifica, seguita da Fiat 500, in terza posizione, e da Peugeot 208 in sesta.

In riferimento al mercato per **segmenti**, nel mese di gennaio 2024 le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 34,6% del mercato, con volumi in aumento dell'11,9% rispetto a quelli di gennaio 2023; le auto dei segmenti medi hanno una quota del 9,6% nel mese, con un mercato in aumento dell'11,2%; i SUV hanno una quota di mercato pari al 53,4%, in aumento del 9,4%. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 10,5% del mercato (+40,4% rispetto a gennaio 2023), i SUV compatti il 30,3% (+3,4%), i SUV medi l'8,4% (+3,3%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 4,3% del totale (+7,6%). Il 26,5% dei SUV venduti nel mese di gennaio è di un brand del Gruppo Stellantis.

Con l'uscita dei dati odierni, UNRAE ha confermato la stima di 1.600.000 immatricolazioni per l'intero 2024, come già indicato nel luglio scorso, pari a circa 34.000 unità in più sul 2023: una leggera crescita del 2,1%, ma un livello ancora **lontano dal pre-pandemia** (-16,5% vs il 2019).

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Servizio a cura di **teleborsa**

01/02/2024

Generali e Confindustria riavviano roadshow su cyber risk con PMI toscane

> 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?

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

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.

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



Mercato auto, rallenta crescita in Italia a gennaio: vendite "solo" +10% in attesa dei nuovi incentivi: Crollano le elettriche: -11%

condividi l'articolo



A gennaio 2024, il mercato italiano dell'auto totalizza 141.946 immatricolazioni (+10,6%) contro le 128.329 registrate a gennaio 2023. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione - fa sapere [Anfia](#) - le autovetture a benzina vedono il mercato di gennaio in aumento del 26,7%, con quota di mercato al 30,5%; mentre le diesel calano dell'8,7% con quota al 15,4%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, nel solo mese di gennaio, il 54% del mercato, con volumi in crescita del 9,4% rispetto a quelli di gennaio 2023. Tra queste, le autovetture elettrificate (BEV e vetture ibride di tutti i tipi) rappresentano il 42,9% del mercato di gennaio, in aumento del 7,6%. Le ibride mild e full crescono del 14,2%, con una quota del 37,9%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV+PHEV) calano del 25,3% a gennaio e rappresentano il 5% del mercato del mese (in calo di 2,4 punti percentuali rispetto allo stesso mese del 2023): nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 2,1% e le vendite calano dell'11,1%.

Calano anche le ibride plug-in (-33,1%), che rappresentano il 2,9% delle immatricolazioni del primo mese del nuovo anno. Infine - continua [Anfia](#) - le autovetture a gas rappresentano l'11,1% dell'immatricolato di gennaio, quasi interamente composto da autovetture Gpl (in incremento: +17,5% nel mese). Le autovetture a metano, che nel mese diminuiscono del 22,4%, non raggiungono lo 0,2%. Parte bene l'anno per Stellantis in termini di immatricolazioni in Italia. A gennaio il gruppo ha messo a segno 49.285 registrazioni, in rialzo del 13,3% rispetto alle 43.515 unità dello stesso mese del 2023. A dicembre erano calate del 4,6%, mentre nell'intero 2023 sono salite del 10,5%. Il mese scorso il gruppo aveva una quota del 34,7% del mercato italiano, contro il 33,9% di gennaio 2023. Questi i

ECONOMIA



LA GUIDA

Incentivi auto: ecco tutte le cifre dei bonus 2024 per vetture, moto, usato e rottamazione



NUMERI ECCELLENTI

Ferrari, utile netto record in crescita del 34% nel 2023. Ricavi a 5,9 mld (+17,2%), consegne in crescita del 3,3%



dati sulle immatricolazioni auto elaborati da Stellantis su fonte Dataforce. «Il mercato auto italiano apre il 2024 in crescita (+10,6%) - afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia - anche grazie ad un giorno lavorativo in più rispetto a gennaio 2023 (22 giorni contro 21), dopo il rallentamento del trend positivo registrato lo scorso dicembre (+5,9%). Siamo fiduciosi che il nuovo piano incentivi presentato questa mattina in occasione dell'incontro plenario del Tavolo Sviluppo Automotive, nei prossimi mesi possa sostenere la domanda, contribuendo al raggiungimento di un livello fisiologico delle immatricolazioni nel 2024. Bene per l'aumento degli importi unitari per l'acquisto delle auto elettriche, per la progressività del bonus in funzione della classe Euro del veicolo rottamato e per l'estensione degli incentivi a tutte le persone giuridiche con l'eccezione dei concessionari - misure fondamentali nella direzione della graduale decarbonizzazione e del rinnovo del parco circolante».

In avvio del nuovo anno, Unrae conferma la stima di 1.600.000 immatricolazioni per l'intero 2024, come già indicato nel luglio scorso, pari a circa 34.000 unità in più sul 2023: una leggera crescita del 2,1%, ma un livello ancora lontano dal pre-pandemia (-16,5% vs il 2019). L'Unrae insieme alle altre Associazioni di settore, ha partecipato oggi al Tavolo Automotive convocato dal MIMIT, nel quale il Ministro Adolfo Urso ha illustrato i contenuti del nuovo schema incentivi 2024 per i veicoli a basse emissioni inquinanti, che saranno inseriti in un nuovo DPCM. "I nuovi incentivi accolgono le richieste - più volte reclamate dall'Unrae - di estendere l'Ecobonus a importo pieno a tutte le imprese, di aumentare l'entità dello stesso, di riportare al 2024 i fondi inutilizzati nel 2022 e, nel corso dell'anno, quelli del 2023", afferma il Presidente dell'Unrae Michele Crisci. "Il Decreto finalizzato dal MIMIT - osserva ancora Crisci - ha intrapreso l'iter amministrativo di ratifica da parte degli altri Ministeri interessati e della Presidenza del Consiglio, cui seguirà il vaglio della Corte dei Conti: considerando i tempi per esaurire i vari passaggi autorizzativi e per aggiornare la piattaforma di Invitalia, i nuovi incentivi - come indicato stamani - saranno operativi non prima della metà di marzo 2024, con il rischio concreto che nel frattempo il mercato rimanga paralizzato".

Dopo il +19% nel 2023 l'auto rallenta, ma spera in un'accelerazione in primavera. Ad affermarlo è il Centro Studi Promotor (Csp). «Apertura positiva per il mercato italiano dell'auto. In gennaio - rileva Csp - sono state infatti immatricolate 141.946 autovetture con un incremento sul gennaio 2023 del 10,61%. Questo dato va però confrontato con la crescita del 19% dell'intero 2023 ed è dovuto al portafoglio ordini acquisito nello scorso anno. In gennaio infatti la raccolta ordini langue e scarso successo sta riscuotendo la piattaforma del Governo per prenotare gli incentivi secondo la formula in vigore nel 2023 (con alcune modifiche). A oggi infatti per le persone fisiche lo stanziamento disponibile per l'acquisto di un'auto con emissioni da 0 a 20 gr/km di CO2 è stato utilizzato soltanto per il 3%, mentre quella per le vetture con emissioni di CO2 da 21 a 60 gr/km è stato utilizzato per l'1,2%, mentre la piattaforma per le auto con emissioni da 61 a 135 gr/km di CO2 è stata invece utilizzata per l'87%».

condividi l'articolo



Giovedì 1 Febbraio 2024 - Ultimo aggiornamento: 21:08 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Mercato auto, rallenta crescita in Italia a gennaio: vendite "solo" +10% in attesa dei



16 FOTO

Incentivi auto: ecco tutte le cifre dei bonus 2024 per vetture, moto, usato e



Ferrari, utile netto record in crescita del 34% nel 2023. Ricavi a 5,9 mld (+17,2%),

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Italia, immatricolazioni auto gennaio +10,6%. Ibride elettriche dominano il mercato



I dati del ministero dei Trasporti e le elaborazioni delle associazioni di categoria

1 febbraio 2024 - 19.14

Ricerca titolo



(Teleborsa) - A gennaio 2024 in Italia sono state immatricolate **141.946 autovetture**, a fronte delle 128.329 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un **aumento del 10,61%**. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel consueto aggiornamento mensile.

I **trasferimenti di proprietà** sono stati 459.360, a fronte di 392.248 passaggi registrati a gennaio 2023, con un aumento del 17,11%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 601.306, ha interessato per il 23,61% vetture nuove e per il 76,39% vetture usate.

Considerando solo il mercato del nuovo, il **modello più venduto** è stata la **Fiat Panda** con 11.077 veicoli, seguita dalla Dacia Sandero con 6.558 e Citroen C3 con 4.541. Completano la top ten: Dodge Avenger, Lancia Ypsilon, Toyota Yaris, Volkswagen T-Roc, Peugeot 2008, Peugeot 208, Dacia Duster.

L'analisi del mercato dal punto di vista dei **canali di vendita** - fa notare Federauto - indica un discreto andamento dei privati (+9,9%), un lieve calo delle società (-0,6%) e una buona performance del noleggio (+18,6%), con le relative quote che si attestano rispettivamente a 61,8%, 12,6% e 25,6%.

Sul fronte delle **alimentazioni**, i dati confermano come le auto ibride

Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione

Ultimo

Var %

Dj 30 Industrials Average

38.402

+0,66%

FTSE 100

7.622

-0,11%

FTSE MIB

30.689

-0,18%

Germany DAX

16.859

-0,26%

Hang Seng Index*

15.485,07

-1,39%

Nasdaq

15.304

+0,92%

Nikkei 225*

36.290,00

+0,91%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

elettriche (in aumento del +14,3%) dominano il mercato con una quota circa del 38%, seguite da quelle a benzina (in crescita tendenziale +26,5%) con una rappresentatività al 30,5%. Il Gpl ottiene una crescita del +17,9% (quota 11%), mentre il diesel con un calo mensile del -9% scende al 15,5% di rappresentatività. Purtroppo, sul lato delle auto elettriche e plug-in, la perdita di immatricolazioni è pesante e pari rispettivamente a -13,3% e -33,9%, con una quota complessiva inferiore al 5%. Le immatricolazioni a metano ammontano solo a poco più di 200 pezzi e non sono significative sul totale del mese.

Dall'elaborazioni ANFIA emerge invece che nel primo mese dell'anno, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano rispettivamente la prima, terza e sesta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Tra le PHEV, Jeep Compass è il nono modello più venduto, mentre tra le elettriche Jeep Avenger è prima in classifica, seguita da Fiat 500, in terza posizione, e da Peugeot 208 in sesta.

In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di gennaio 2024 le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 34,6% del mercato, con volumi in aumento dell'11,9% rispetto a quelli di gennaio 2023; le auto dei segmenti medi hanno una quota del 9,6% nel mese, con un mercato in aumento dell'11,2%; i SUV hanno una quota di mercato pari al 53,4%, in aumento del 9,4%. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 10,5% del mercato (+40,4% rispetto a gennaio 2023), i SUV compatti il 30,3% (+3,4%), i SUV medi l'8,4% (+3,3%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 4,3% del totale (+7,6%). Il 26,5% dei SUV venduti nel mese di gennaio è di un brand del Gruppo Stellantis.

Con l'uscita dei dati odierni, UNRAE ha confermato la stima di 1.600.000 immatricolazioni per l'intero 2024, come già indicato nel luglio scorso, pari a circa 34.000 unità in più sul 2023: una leggera crescita del 2,1%, ma un livello ancora lontano dal pre-pandemia (-16,5% vs il 2019).

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

powered by teleborsa

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,08

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

ECONOMIA

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

IN EVIDENZA

Il memoriale di Ilaria Salis dal carcere di Budapest: «In cella 23 ore al giorno tra cimici e scarafaggi»

Vavassori e il futuro di Stellantis: «Senza Torino, l'Italia non arriverà a produrre un milione di auto»

di Christian Benna

Per Vavassori (Anfia) Stellantis deve mantenere 4 stabilimenti: «Chi pensava che la transizione elettrica sarebbe stata una passeggiata, si sbagliava di grosso. In questa fase le imprese vanno accompagnate»



«Se l'Italia vuole tornare a produrre almeno un milione di auto, non può fare a meno di **Mirafiori**. È una questione di numeri: **Stellantis** ha quattro grandi stabilimenti nel nostro Paese (**Melfi, Pomigliano, Cassino e Mirafiori**, ndr), per raggiungere quel traguardo ogni sito dovrebbe

CORRIERE TV

«Posso fare una foto al tuo cane?», l'ultimo video di Doggodaily diventa una proposta di matrimonio

Il colpo di scena in un filmato che racconta la storia della cagnolina Tilla, invece è una sorpresa organizzata per la sua padrona

produrre 250 mila vetture». **Roberto Vavassori, presidente di Anfia**, l'associazione che rappresenta la filiera dei **componentisti italiani**, più di 2 mila imprese e 23 miliardi di export, oggi siederà al tavolo sull'auto del Mimit, a cui partecipano Stellantis, le Regioni, sindacati e concessionari. L'obiettivo è aumentare la produzione di auto in Italia e arrivare a un'intesa con Stellantis su come arrivarci. E quindi far ripartire tutti gli stabilimenti. Mirafiori, dopo due anni di salita produttiva, sulla soglia di 100 mila vetture, ora frena tra [cassa integrazione](#) (dal 12 febbraio fino a marzo) e [riduzione dei volumi produttivi](#).

Presidente Vavassori, il traguardo di un milione di auto è realizzabile?

«Sono convinto che sia possibile. Stellantis già produce nel nostro Paese più di 730 mila autoveicoli. Dopo una lunga fase di dialogo arriveranno finalmente gli incentivi per l'acquisto di vetture e veicoli commerciali leggeri. Si rimetterà in moto il mercato e così anche la produzione».

I fornitori piemontesi sono difficoltà, il ceo Tavares chiede prezzi sempre più competitivi alla filiera. Basteranno gli incentivi per rimettere in salute tutto il comparto?

«No, infatti con il Mimit discutiamo di altre forme di supporto per le imprese che stanno compiendo la transizione ecologica e digitale. Per essere competitivi bisogna investire in ricerca e innovazione. E stampare lamiera non più sufficiente. L'auto oggi richiede software e digitale».

LEGGI ANCHE

- Torino, l'ex Fiat Mirafiori in vendita a 15 milioni. Si punta su Coop e Poli per il rilancio
- Stellantis, il ceo di Fiat François: «Nel 2023 abbiamo venduto 65 mila 500e. Siamo leader di mercato in Europa»

Le nuove piattaforme dei modelli Stellantis si concentrano su altri stabilimenti italiani. Mirafiori rischia di non produrre più auto?

«Se vogliamo tornare a produrre un milione di veicoli il contributo del quartier generale Stellantis, che in Italia è a Torino, è indispensabile. Poi, evidentemente la produzione deve essere flessibile con i meccanismi di mercato».

Serve un secondo produttore in Italia?

«Il Paese deve tornare a essere più attrattivo, in grado di richiamare investimenti. Ma allo stesso tempo non possiamo permetterci il lusso di perdere i produttori che già ci sono, come Stellantis».

Arriverà un produttore dalla Cina?

«Vent'anni fa la Cina rappresentava solo il 4% della produzione, nel 2022 è arrivata al 34%. L'Europa è al 18%. Dobbiamo invertire la rotta».

La rivoluzione della mobilità elettrico ha reso le nostre aziende meno competitive?

«La mobilità elettrica non è una passeggiata. Lo sapevamo. E per questa

LA PRIMA PAGINA DI OGGI



ragione le imprese dell'indotto vanno accompagnate e sostenute».

Renault e Volkswagen hanno accantonato per il momento la quotazione in Borsa delle società dedicate all'elettrico. La transizione in Europa non funziona?

«Come detto, si tratta di una transizione complicata. Abbiamo le competenze per gestire questa transizione. Ma chi pensava che salire a bordo dell'auto elettrica fosse come salire la scala mobile, si sbagliava di grosso».

In Italia il mercato elettrico non decolla.

«Dobbiamo tornare a immatricolare 1,8 milioni di vetture l'anno. Questa è la soglia per avere un mercato in salute».

[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](#)

1 febbraio 2024

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[Leggi e commenta](#)

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](#)



Gazzetta **MOTORI**

MERCATO

Immatricolazioni di auto, a gennaio 2024 +10,6%Gazzetta **MOTORI**Gazzetta
Motori:
tutte le notizie

Nonostante il ritardo nell'avvio degli incentivi le vendite aumentano rispetto allo stesso mese del 2023. Ibride mild e full rappresentano il 37% del mercato, la Panda è sempre la preferita

L'offerta del mese di
CheAÙtoCompro.itpowered by
Gazzetta **MOTI**

Alessandro Pinto

1 febbraio 2024 (modifica alle 18:51) - MILANO

La Mia Auto:
tutte
le notizieOfferte auto
nuove

Le immatricolazioni sfiorano quota 142 mila a gennaio 2024

Nonostante il prolungato stop degli incentivi Ecobonus, le cui prenotazioni sono ripartite solo il 23 gennaio, il primo mese del 2024 si chiude in positivo per il mercato delle automobili nuove. Secondo i dati registrati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e riportati dall'associazione dei costruttori **Anfia**, il mercato italiano totalizza 141.946 immatricolazioni (+10,6%) contro le 128.329 registrate a gennaio 2023.

LEGGI ANCHE

**Incentivi auto 2024, le cifre ufficiali dell'Ecobonus: 403 milioni per ibride e termiche**

ALIMENTAZIONI – Facendo un'analisi per tipo di alimentazione, i numeri sono provvisori, le auto a benzina vedono il mercato di gennaio in aumento del 26,7%, con una quota di mercato al 30,5% mentre le diesel calano dell'8,7% con quota al 15,4%. Fin qui le termiche pure. Ampio invece il discorso sulle cosiddette motorizzazioni alternative. Rappresentano, nel solo mese di gennaio, il 54% del mercato, con volumi in crescita del 9,4% rispetto a quelli di gennaio 2023. Tra queste, le macchine elettrificate (elettriche al 100% e vetture ibride di tutti i tipi) rappresentano il 42,9% del mercato di gennaio, in aumento del 7,6%. Le ibride mild e full crescono del 14,2%, con una quota del 37,9%. Le auto elettriche hanno una quota del 2,1% e le vendite calano dell'11,1%. Calano anche le ibride plug-in (-33,1%), che rappresentano il 2,9% delle immatricolazioni del primo mese del nuovo anno. Infine, le autovetture a gas rappresentano l'11,1% dell'immatricolato di gennaio, quasi interamente composto da autovetture Gpl (in incremento: +17,5% nel mese). Le autovetture a metano, che nel mese diminuiscono del 22,4%, non raggiungono lo 0,2%.

LEGGI ANCHE



Scontro Stellantis-governo, Tavares: "Pochi incentivi, a rischio gli impianti italiani"

SEGMENTI E CARROZZERIE – Ragionando per segmenti e tipologie di carrozzeria le utilitarie di segmento B e superutilitarie di segmento A rappresentano il 34,6% del mercato, con volumi in aumento dell'11,9% rispetto a quelli di gennaio 2023; le auto dei segmenti medi hanno una quota del 9,6% nel mese, con un mercato in aumento dell'11,2%; i Suv hanno una quota di mercato pari al 53,4%, in aumento del 9,4%. Nel dettaglio, i Suv piccoli rappresentano il 10,5% del mercato (+40,4% rispetto a gennaio 2023), i Suv compatti il 30,3% (+3,4%), i Suv medi l'8,4% (+3,3%), mentre le vendite di Suv grandi sono il 4,3% del totale (+7,6%).

LA TOP 10 – Di seguito le 10 auto più vendute in Italia a gennaio 2024:

Gazzetta Motori è anche su Youtube!
Iscriviti al canale.

1. Fiat Panda - 11.077;
2. Dacia Sandero - 6.558;
3. Citroen C3 - 4.541;
4. Jeep Avenger - 4.389;
5. Lancia Ypsilon - 3.910;
6. Toyota Yaris Cross - 3.737;
7. Volkswagen T-Roc - 3.258;
8. Peugeot 2008 - 3.192;
9. Peugeot 208 - 3.192;
10. Dacia Duster - 2.823



© RIPRODUZIONE RISERVATA

POTRESTI ESSERTI PERSO

ANNUNCI PPN

Home » News

NEWS

Incentivi auto: ecco le novità per il 2024

incentivi

di Andrea Spitti

Pubblicato 01 febbraio 2024

Fino a 13.750 euro per chi acquista un'auto elettrica rottamando un'auto inquinante e presentando un ISEE basso. Incentivi anche per chi rottama Euro 5 e chi acquista un'auto usata. Ecco tutte le cifre del nuovo Ecobonus e da quando si potrà prenotare.

PREZZI CARBURANTI

BENZINA €/litro	1826
GASOLIO €/litro	1787
GPL €/litro	0713
METANO €/kg	1391

SCOPRI I PREZZI DEI DISTRIBUTORI VICINI A TE

Prezzi medi in Italia
Rilevazione di mercoledì 31 gennaio

veloce



BMW Z4: ode al manuale (con 340 CV!)

NEWS



Bertone GB110: 1124 cavalli pronti alla carica

NEWS

LE ULTIME NEWS

GIORNO X - Il primo febbraio 2024 era un giorno segnato in rosso sul calendario di chi aspettava delucidazioni sui nuovi **incentivi** messi a disposizione dal governo per l'acquisto di **veicoli** a basse emissioni. Era fissato

per oggi infatti l'incontro del Tavolo Automotive, in cui i rappresentanti del governo, con in testa il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, hanno illustrato il **nuovo schema** degli incentivi ai rappresentanti delle aziende che producono veicoli in Italia, delle organizzazioni sindacali e datoriali della filiera, delle Regioni e di [Anfia](#).

Emissioni CO2	Tetto massimo di spesa	Rottamazione Euro 0-1-2	Rottamazione Euro 0-1-2 e ISEE inferiore a 30.000 €
0-20 g/km (elettriche)	42.700 €	11.000 €	13.750 €
21-60 g/km (plug-in)	54.900 €	8.000 €	10.000 €
61-135 g/km (termiche)	42.700 €	3.000 €	3.000 €

PIÙ INQUINI, PIÙ TI INCENTIVO - L'**Ecobonus 2024** metterà a disposizione risorse per **950 milioni** di euro sotto forma di incentivi all'acquisto. A chi compra automobili è riservata la fetta più grossa degli incentivi, pari a 793 milioni di euro, a cui si aggiungono ulteriori 20 milioni per l'acquisto di auto usate e 50 milioni di euro per un programma sperimentale di noleggio a lungo termine. È previsto anche un contributo di **rottamazione**, che per la prima volta potrà riguardare anche le auto Euro 5 e sarà proporzionale in base alla classe ambientale di appartenenza. Quindi chi rottama un veicolo più inquinante, dall'Euro 0 all'Euro 2, otterrà un contributo maggiore, **fino a 13.750 euro**.

Emissioni CO2	Tetto massimo di spesa	Rottamazione Euro 3	Rottamazione Euro 3 e ISEE inferiore a 30.000 €
0-20 g/km (elettriche)	42.700 €	10.000 €	12.500 €
21-60 g/km (plug-in)	54.900 €	6.000 €	7.500 €
61-135 g/km (termiche)	42.700 €	2.000 €	2.000 €

MENO FONDI PER LE PLUG-IN - Nel dettaglio le risorse destinate alle auto sono aumentate di 223 milioni di euro (793 milioni del 2024 contro i 570 del piano 2022-24). Alle **elettriche**, o più in generale alle auto con **emissioni di CO2 inferiori ai 20 g/km**, sono riservati 240 milioni di euro, 35 milioni in più di quelli stanziati in precedenza. Per le automobili nella fascia **21-60 g/km di CO2** (per semplicità le plug-in) sono stati previsti 150 milioni di euro, in calo di 95 milioni rispetto a quelli già stanziati. Alle termiche e mild hybrid con emissioni comprese tra **61 e 135 g/km** i fondi stanziati sono invece 403



Problemi al 1.2 PureTech di Stellantis: soluzione in arrivo

Stellantis starebbe preparando una soluzione ai problemi riscontrati alla cinghia di distribuzione del 3 cilindri PureTech, che dovrebbe arrivare nei prossimi mesi.



Auto elettriche: la crescita rallenta

Le vendite di auto elettriche sono in aumento, ma la crescita è al di sotto dei livelli attesi da case costruttrici e fornitori, che sono obbligati a tagliare la produzione per adeguarsi alla domanda.



Polestar 4: ecco quanto costa

È ordinabile in Italia la Polestar 4, berlina elettrica disponibile in due versioni: Single Motor con 272 CV e Dual Motor con 544 CV. Si parte da 66.900 con le prime consegne previste ad agosto 2024.

[VEDI TUTTE LE NEWS](#)

ORGANIZZATORE ITALIANO DEL PREMIO
THE CAR OF THE YEAR[LEGGI LA RIVISTA](#)[ABBONATI ORA](#)[Prove
Database
→](#)[Listino
Nuovo
→](#)[Annunci
Auto
→](#)[≡ MENU](#)[🏠 / ATTUALITÀ](#)

Giorgia Meloni sulle auto italiane: "Vanno prodotte in Italia"



© Stellantis

La Premier ribadisce l'obiettivo di produrre 1 milioni di veicoli all'anno, proponendo anche incentivi per chi rimpatria la produzione

GIORGIA MELONI AUTOMOBILI MADE IN ITALY



di Redazione

17 minuti fa



Difendere il Made in Italy e far sì che ciò che rappresenta l'eccellenza italiana rimanga in Italia. Questo chiede il Presidente del Consiglio **Giorgia Meloni**: *"Vogliamo tornare a produrre 1 milione di veicoli all'anno con chi vuole investire davvero nella storica eccellenza italiana"*, ha dichiarato la premier, sottolineando che **l'auto pubblicizzata come un "gioiello italiano" deve essere effettivamente prodotta nel Bel Paese.**



Tavares "Se l'Europa e l'Italia non ci aiutano, prenderemo decisioni"



Cosa chiede Giorgia Meloni



"Abbiamo subito una drastica riduzione, passando da oltre 1 milione di auto prodotte nel 2017 a meno di 700.000 nel 2022, con la perdita di oltre 7.000 posti di lavoro dal 2021", evidenzia Meloni. **"Stiamo lavorando per instaurare un rapporto equilibrato con Stellantis. Il Ministro Urso ha incontrato più volte i rappresentanti dell'azienda per difendere la produzione, l'occupazione e l'indotto in Italia. Abbiamo sottoscritto il protocollo Mimit-Anfia, istituito un Tavolo permanente per lo Sviluppo del settore e introdotto incentivi come l'ecobonus per stimolare la domanda, insieme a misure di sostegno per nuovi investitori e Costruttori"**.

Giorgia Meloni ha poi concluso enfatizzando le modifiche alle norme **per incentivare chi decide di rimpatriare la produzione in Italia e scoraggiare coloro che delocalizzano**, con l'obbligo di restituire ogni beneficio o agevolazione pubblica ricevuta negli ultimi 10 anni.

Il leasing sociale spopola in Francia: proposte e dubbi in Italia



Clicca qui per provare gratis le auto le finaliste di Auto dell'anno 2024!

GIORGIA MELONI AUTOMOBILI MADE IN ITALY

Iscriviti alla newsletter Auto.it

Le notizie più importanti, tutte le settimane, gratis nella tua mail

ISCRIVITI ORA

Premendo il tasto "iscriviti ora" dichiaro di aver letto la nostra [Privacy Policy](#) e di accettare le [Condizioni Generali di Utilizzo del Siti e di Vendita](#).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

COMMENTI

089849

Sei in: [Home page](#) > [Notizie](#) > [Teleborsa](#) > economia

ITALIA, IMMATRICOLAZIONI AUTO GENNAIO +10,6%. IBRIDE ELETTRICHE DOMINANO IL MERCATO

teleborsa



(Teleborsa) - A **gennaio** 2024 in **Italia** sono state **immatricolate 141.946 autovetture**, a fronte delle 128.329 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un **aumento del 10,61%**. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel consueto aggiornamento mensile.

I **trasferimenti di proprietà** sono stati 459.360, a fronte di 392.248 passaggi registrati a gennaio 2023, con un aumento del 17,11%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 601.306, ha interessato per il 23,61% vetture nuove e per il 76,39% vetture usate.

Considerando solo il mercato del nuovo, il **modello più venduto** è stata la **Fiat Panda** con 11.077 veicoli, seguita dalla Dacia Sandero con 6.558 e Citroen C3 con 4.541. Completano la top ten: Dodge Avenger, Lancia Ypsilon, Toyota Yaris, Volkswagen T-Roc, Peugeot 2008, Peugeot 208, Dacia Duster.

L'analisi del mercato dal punto di vista dei **canali di vendita** - fa notare Federauto - indica un discreto andamento dei privati (+9,9%), un lieve calo delle società (-0,6%) e una buona performance del noleggio (+18,6%), con le relative quote che si attestano rispettivamente a 61,8%, 12,6% e 25,6%.

Sul fronte delle **alimentazioni**, i dati confermano come le auto ibride elettriche (in aumento del +14,3%) dominano il mercato con una quota circa del 38%, seguite da quelle a benzina (in crescita tendenziale +26,5%) con una rappresentatività al 30,5%. Il Gpl ottiene una crescita del +17,9% (quota 11%), mentre il diesel con un calo mensile del -9% scende al 15,5% di rappresentatività. Purtroppo, sul lato delle auto elettriche e plug-in, la perdita di immatricolazioni è pesante e pari rispettivamente a -13,3% e -33,9%, con una quota complessiva inferiore al 5%. Le immatricolazioni a metano ammontano solo a poco più di 200 pezzi e non sono significative sul totale del mese.

Dall'elaborazioni **ANFIA** emerge invece che nel primo mese dell'anno, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano rispettivamente la prima, terza e sesta posizione tra le **autovetture mild/full hybrid**. Tra le PHEV, Jeep Compass è il nono modello più venduto, mentre tra le elettriche Jeep Avenger è prima in classifica, seguita da Fiat 500, in terza posizione, e da Peugeot 208 in sesta.

In riferimento al mercato per **segmenti**, nel mese di gennaio 2024 le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 34,6% del mercato, con volumi in aumento dell'11,9% rispetto a quelli di gennaio 2023; le auto dei segmenti medi hanno una quota del

9,6% nel mese, con un mercato in aumento dell'11,2%; i SUV hanno una quota di mercato pari al 53,4%, in aumento del 9,4%. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 10,5% del mercato (+40,4% rispetto a gennaio 2023), i SUV compatti il 30,3% (+3,4%), i SUV medi l'8,4% (+3,3%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 4,3% del totale (+7,6%). Il 26,5% dei SUV venduti nel mese di gennaio è di un brand del Gruppo Stellantis.

Con l'uscita dei dati odierni, UNRAE ha confermato la stima di 1.600.000 immatricolazioni per l'intero 2024, come già indicato nel luglio scorso, pari a circa 34.000 unità in più sul 2023: una leggera crescita del 2,1%, ma un livello ancora **lontano dal pre-pandemia** (-16,5% vs il 2019).

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

(TELEBORSA) 01-02-2024 19:09

Siti Euronext

Euronext

Live Markets

Altri link

Comitato Corporate Governance

 EN



Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Copyright | Privacy | Cookie policy | Credits | Codice di Comportamento | Pubblicità



Cerca

Cerca



POLITICA ECONOMIA CLIMA E AMBIENTE ENERGIA SCIENZA E TECH MOBILITÀ

HOME ECONOMIA

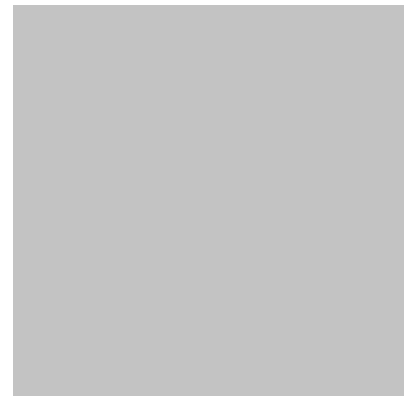
Auto, a gennaio 141.946 immatricolazioni: +10,6% annuale

01 Febbraio 2024

A gennaio 2024, il mercato italiano dell'auto totalizza 141.946 immatricolazioni (+10,6%) contro le 128.329 registrate a gennaio 2023. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione – fa sapere [Anfia](#) – le autovetture a benzina vedono il mercato di gennaio in aumento del 26,7%, con quota di mercato al 30,5%; mentre le diesel calano dell'8,7% con quota al 15,4%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, nel solo mese di gennaio, il 54% del mercato, con volumi in crescita del 9,4% rispetto a quelli di gennaio 2023. Tra queste, le autovetture elettrificate (BEV e vetture ibride di tutti i tipi) rappresentano il 42,9% del mercato di gennaio, in aumento del 7,6%.

(Segue)

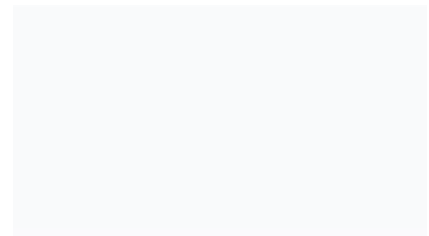
Ti potrebbe interessare anche



Superbonus al 90% dal 1° gennaio 2023

05 Dicembre 2022

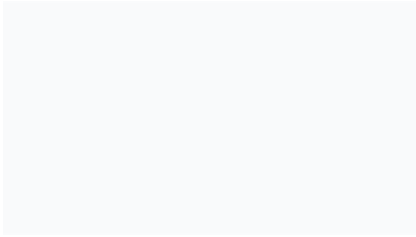
Le modifiche renderanno le disposizioni dettate in materia lettera morta?



Stellantis, 100% auto elettriche in Europa entro il 2030

01 Marzo 2022 di Redazione

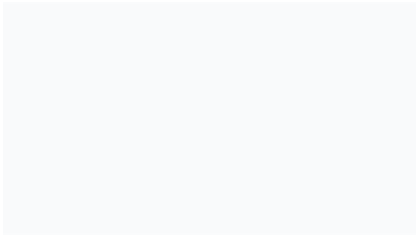
Il gruppo italofrancese vuole arrivare a un bilancio di "zero carbonio" con un massimo del 10% di compensazione



I numeri della mobilità elettrica nel mondo: 20 mln di auto, 280 mln di moto

16 Gennaio 2023 di Redazione

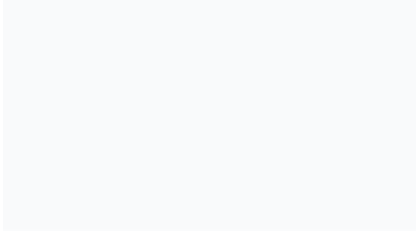
Stime recenti prevedono al 2030 una quota di mercato globale per le auto elettrificate superiore al 50%, trainato dalle tecnologie Bev



INFOGRAFICA INTERATTIVA Auto, Italia sotto la media Ue per veicoli elettrici

24 Gennaio 2024 di Redazione

I dati Eurostat sui veicoli elettrici circolanti in Europa per Paese al 2022: quello che ne conta di più è la Svezia,



INFOGRAFICA INTERATTIVA Prezzo del carburante, benzina e gasolio in ulteriore aumento

19 Gennaio 2024 di Redazione

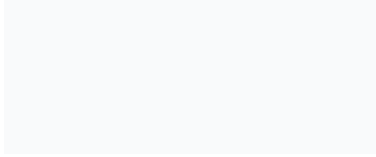
L'Alto Adige resta la zona più cara d'Italia (1,813 euro/litro), mentre le Marche sono la regione più economica

Iscriviti alla newsletter di GEA



Privacy Policy. *

Iscriviti



Copyright © GEA - Green Economy Agency

Direttore responsabile: Vittorio Oreggia | Editore: WITHUB S.P.A.



Iscritta nel Registro delle Imprese di Milano | Sede legale: Via Rubens 19, 20158 Milano (MI)

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana

Numero di registrazione: 2172/2022 | Numero registrazione ROC: 30628

- Chi siamo
- Contatti
- Privacy Policy
- Cookie Policy
- Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Italia, immatricolazioni auto gennaio +10,6%. Ibride elettriche dominano il mercato

A gennaio 2024 in Italia sono state immatricolate 141.946 autovetture, a fronte delle 128.329 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 10,61%. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel consueto aggiornamento mensile. I trasferimenti di proprietà sono stati 459.360, a fronte di 392.248 passaggi registrati a gennaio 2023, con un aumento del 17,11%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 601.306, ha interessato per il 23,61% vetture nuove e per il 76,39% vetture usate. Considerando solo il mercato del nuovo, il modello più venduto è stata la Fiat Panda con 11.077 veicoli, seguita dalla Dacia Sandero con 6.558 e Citroen C3 con 4.541. Completano la top ten: Dodge Avenger, Lancia Ypsilon, Toyota Yaris, Volkswagen T-Roc, Peugeot 2008, Peugeot 208, Dacia Duster. L'analisi del mercato dal punto di vista dei canali di vendita - fa notare Federauto - indica un discreto andamento dei privati (+9,9%), un lieve calo delle società (-0,6%) e una buona performance del noleggio (+18,6%), con le relative quote che si attestano rispettivamente a 61,8%, 12,6% e 25,6%. Sul fronte delle alimentazioni, i dati confermano come le auto ibride elettriche (in aumento del +14,3%) dominano il mercato con una quota circa del 38%, seguite da quelle a benzina (in crescita tendenziale +26,5%) con una rappresentatività al 30,5%. Il Gpl ottiene una crescita del +17,9% (quota 11%), mentre il diesel con un calo mensile del -9% scende al 15,5% di rappresentatività. Purtroppo, sul lato delle auto elettriche e plug-in, la perdita di immatricolazioni è pesante e pari rispettivamente a -13,3% e -33,9%, con una quota complessiva inferiore al 5%. Le immatricolazioni a metano ammontano solo a poco più di 200 pezzi e non sono significative sul totale del mese. Dall'elaborazioni ANFIA emerge invece che nel primo mese dell'anno, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano rispettivamente la prima, terza e sesta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Tra le PHEV, Jeep Compass è il nono modello più venduto, mentre tra le elettriche Jeep Avenger è prima in classifica, seguita da Fiat 500, in terza posizione, e da Peugeot 208 in sesta. In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di gennaio 2024 le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 34,6% del mercato, con volumi in aumento dell'11,9% rispetto a quelli di gennaio 2023; le auto dei segmenti medi hanno una quota del 9,6% nel mese, con un mercato in aumento dell'11,2%; i SUV hanno una quota di mercato pari al 53,4%, in aumento del 9,4%. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 10,5% del mercato (+40,4% rispetto a gennaio 2023), i SUV compatti il 30,3% (+3,4%), i SUV medi l'8,4% (+3,3%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 4,3% del totale (+7,6%). Il 26,5% dei SUV venduti nel mese di gennaio è di un brand del Gruppo Stellantis. Con l'uscita dei dati odierni, UNRAE ha confermato la stima di 1.600.000 immatricolazioni per l'intero 2024, come già indicato nel luglio scorso, pari a circa 34.000 unità in più sul 2023: una leggera crescita del 2,1%, ma un livello ancora lontano dal pre-pandemia (-16,5% vs il 2019).



DIRETTORE: FILIPPO ASTONE CONTATTACI

GIOVEDÌ 1 FEBBRAIO 2024, 14:46



INDUSTRIA ITALIANA

FABBRICHE, TECNOLOGIE ABILITANTI E B2B TECH PER FAR CRESCERE L'ECONOMIA

ECONOMIA ITALIANA
& TRENDAZIENDE
INDUSTRIALIDIGITALE,
ICT, IAAUTOMAZIONE,
ROBOT, MACHINERYENERGIA &
INDUSTRIA

CHI SIAMO



ECONOMIA ITALIANA & TREND

Le regole europee sono sempre più ferree e costose: che fine farà la siderurgia italiana?

di Marco de' Francesco ♦ Il polo bresciano dell'acciaio nel 2022 ha fatturato 12 miliardi, mentre la componentistica auto (che dipende dalla siderurgia) 6,5. L'impatto delle politiche ambientali UE: tassa sul carbonio, crediti CO2, rottame alla Turchia. Le difficoltà dell'automotive: dipendenza dall'Asia per l'acciaio. Ma con le elezioni europee del 9 giugno il green deal potrebbe cambiare... Mai da soli! A Confindustria Brescia. Con Giovanni Marinoni Martin (Ori Martin), Franco Gussalli Beretta (Fabbrica d'Armi), Antonio Gozzi (Duferco), Filippo Schittone (Confindustria Brescia), Roberto Vavassori (Brembo), Paolo Streparava (Gruppo Streparava), Guido Guidesi (Regione Lombardia), Francesco Franceschetti (Marfran). E le europarlamentari Patrizia Toia (Pd) e Isabella Tovaglieri (Lega)

1 Febbraio 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



La Ori Martin di Brescia

«L'Unione Europea origina dalla Ceca, dalla comunità del carbone e dell'acciaio; e la siderurgia italiana ha attraversato molte sfide. Ora l'Eu ci chiede quella della **transizione energetica**. Non intendiamo sottrarci e siamo pronti ad investire; a patto però che il sistema comunitario ci tuteli in questo cambio epocale. Perché con l'attuale regolamentazione rischiamo una sola transizione: quella verso la **desertificazione industriale**». Parole di **Giovanni Marinoni Martin** e cioè di un importante esponente dell'**industria** di comparto: è il presidente del settore metallurgia, siderurgia e mineraria di **Confindustria Brescia** nonché vicepresidente dell'importante gruppo siderurgico (con sede a Brescia) **Ori Martin**. E parole pronunciate nel corso dell'evento "Mai da soli! L'Europa e l'industria sostenibile. Confronto fra gli imprenditori del Settore metallurgia, siderurgia e mineraria", organizzato qualche giorno fa da Confindustria Brescia nel contesto del ciclo di appuntamenti "Sette ottavi". Nel corso dell'appuntamento, cui hanno partecipato personalità dell'industria ma anche della **Regione Lombardia** e dell'**Europarlamento**, sono in effetti emerse problematiche derivanti dall'impatto di norme Eu di stampo "green" sul mondo dell'**acciaio**.

Quali problematiche? Si pensi soltanto ai **crediti di carbonio (Ets)**: le aziende ne ottengono un certo numero gratuitamente e altri devono essere acquistati. Ciascun credito permette di emettere una tonnellata di CO₂. I crediti sono però oggetto di speculazione dei fondi, e pertanto rivenduti alle industrie ad un prezzo più caro di quello di partenza. Ma le norme e i regolamenti "sotto accusa" sono diversi; sono tutti accomunati, secondo quasi tutti i relatori all'evento, dall'essere stati pensati trascurando gli effetti sulla **manifattura**, e soprattutto sui **settori hard-to-abate** come la **siderurgia**. Peraltro, gli effetti di queste norme "rimbalzano" direttamente su un altro settore, l'**automotive**, e soprattutto sulla **componentistica auto**, che si serve dei prodotti dell'acciaieria.

Produzione on-demand da 1 a 1 milione di parti

Metti alla prova la nostra

Rete europea di Produttori certificati

Xometry
DOVE SI REALIZZANO GRANDI IDEE

Preventivo in 10 secondi





Ma perché la discussione sui problemi dell'acciaio e sull'impatto delle regole europee nasce a Brescia? «In questa provincia la **metallurgia** riguarda 135 aziende con 12 mila dipendenti: è una delle due componenti importanti del nostro tessuto industriale, e quindi economico-sociale» – ricorda il presidente di Confindustria Brescia **Franco Gussalli Beretta**. Qui le torrette evaporative fanno parte del paesaggio; e qui hanno sede o operano grandi gruppi come **Ori Martin, Feralpi, Duferco Italia Holding, Ferriera Valsabbia, Alfa Acciai, Eural Gnutti, Metra, Iro, Raffmetal**. In breve, il polo bresciano primeggia in Italia, anche per fatturato: nel 2022 (primo anno dopo il Covid) la **siderurgia** locale ha fatto registrare quasi 12 miliardi (dati del Centro Studi Siderweb) davanti a Milano (8,5 miliardi) e Mantova, a quota 6,8 miliardi. Anche l'**automotive** ha una forte presenza: la filiera bresciana della **componentistica** è composta da 250 aziende che con 18mila addetti fatturano 6,5 miliardi di euro. Fra le aziende di spicco, il **Gruppo Streparava**.

E perché se ne parla adesso? Perché il 9 giugno 2024 si tengono le elezioni europee. «Sulla scorta di nuove parole che stanno entrando nel dibattito continentale, come competitività e indipendenza strategica, questa data potrebbe rappresentare un momento di revisione del **Green Deal** (insieme di iniziative politiche proposte dalla Commissione europea con l'obiettivo generale di raggiungere la neutralità climatica in Europa entro il 2050) che deve senz'altro puntare all'**ambiente** ma anche tenere conto di altri fattori strategici, in modo tale che l'Eu sia regista dello sviluppo manifatturiero dei Paesi aderenti. In questo scenario **Confindustria** deve essere capace di dialogare con la politica europea, offrendo progettualità e strumenti» – afferma il direttore generale di Confindustria Brescia **Filippo Schittone**.



Feralpi forni a induzione. In linea con la strategia Esg e il piano di investimenti straordinari, Feralpi prosegue il proprio impegno per ridurre l'impronta ambientale. Tra le recenti realizzazioni, spicca la sostituzione del forno di riscaldamento a gas metano con nuovi forni a induzione, una tecnologia all'avanguardia basata sull'energia elettrica. Tale innovazione rappresenta una delle più recenti implementazioni nello stabilimento di Lonato del Garda, consentendo l'eliminazione delle fonti fossili attraverso l'elettificazione di questo specifico processo

L'impatto delle regole europee sull'acciaio

1. La questione della normativa Cbam

Cbam è un acronimo che sta per **Carbon Border Adjustment Mechanism**. È un meccanismo europeo di aggiustamento che applica una tassa sul **carbonio** alle **importazioni** nel territorio comunitario di alcune categorie di beni realizzati in Paesi extra Eu. Tecnicamente, ci sono due finalità importanti: da una parte si intende favorire una produzione extra Eu che rispetti gli stessi standard ambientali di quella realizzata nell'Unione; dall'altra si vuole ridurre il rischio che le imprese si trasferiscano in Paesi con normative ambientali più lasche per evitare gli oneri legati alle emissioni di carbonio. Quali gli effetti sulla siderurgia europea e italiana? Anzitutto i costi per le aziende europee attive nell'importazione di **rottami, ferramenta, metallo** sono destinati ad aumentare. Ma non solo. Secondo **Giovanni Marinoni Martin** l'attività di riduzione della "divergenza del carbonio" con il Cbam non si realizza: «Noi abbiamo un'Europa che da una parte dice agli operatori siderurgici che devono diminuire le emissioni, e li costringe pertanto a spese enormi; dall'altra non vede ciò che entra nel Continente; nel senso che sono oggetto di valutazione all'ingresso solo i semi-lavorati, ma non i pre-finiti. Ma poi, in generale il Cbam non funziona: non è detto che se arriva in porto la **barra d'acciaio**, il funzionario doganale sia in grado di riconoscerla in quanto prodotto finito o non finito. Se invece della barra arriva poi un prodotto stampato, non si paga più niente. Insomma, sono regole ben strane. Bisognerebbe essere molto più attenti a ciò che arriva in Europa». Per il presidente di **Federacciai** al terzo mandato, nonché numero uno del gruppo **Duferco** (che è attivo nell'acciaio e nell'energia, e che nel 2022 ha fatturato 44 miliardi di dollari) **Antonio Gozzi** poi, la Cbam, imponendo alle aziende europee di tracciare le attività di fornitori lontani, oltre che produrre sovra-costi per le prime e grandi mal di testa per gli imprenditori, può aprire la strada ad una falsa documentazione.



Giovanni Marinoni Martin è un importante esponente dell'industria del comparto siderurgico: è il presidente del settore metallurgia, siderurgia e mineraria di Confindustria Brescia nonché vicepresidente dell'importante gruppo siderurgico (con sede a Brescia) Ori Martin. Secondo lui, con l'attuale regolamentazione dell'Ue si rischia una sola transizione: quella verso la desertificazione industriale

2. La questione delle quote del carbonio, oggetto di speculazione da parte dei fondi

Si citava il sistema Ets (**Emission Trading System**), e il fatto che alla fine di ogni anno, le aziende devono rendere abbastanza crediti per coprire le loro emissioni; se hanno inquinato più del previsto, possono acquistarne di aggiuntivi da altre aziende che ne hanno in surplus. Si diceva che il problema è che si consente alla grande finanza di intervenire in questo meccanismo, incrementando i costi per le aziende – che nel caso delle acciaierie sono molto sostenuti. «Si pensi che il potente fondo **BlackRock** (società di investimento con sede a New York. Vanta un patrimonio totale di circa 9.420 miliardi di euro al 2023), specula su questi crediti, che all'industria costano di più. Ma perché dobbiamo essere condizionati da queste manovre? Perché dobbiamo pagare 70 ciò che costerebbe 30?» – afferma **Gozzi**. Sempre secondo Gozzi, la questione è stata portata in Europa, ma questa ha risposto che «non si possono escludere le banche dal sistema».



Processi Alfa Acciai, tra i principali produttori italiani ed europei di acciaio per cemento armato e vergella

3. La questione del rottame, alimento della acciaieria secondaria ed elemento cruciale dell'economia circolare

Com'è noto, la “siderurgia secondaria” è il processo di produzione di acciaio che utilizza rottami metallici come materia prima principale, in contrasto con la siderurgia primaria che impiega minerali di ferro. Con il termine “rottame” ci si riferisce ai materiali metallici di scarto, come ad esempio l'acciaio proveniente da demolizioni o dalla produzione industriale. In pratica, da una parte il rottame è l'unico alimento del ciclo secondario, e di conseguenza è sempre più prezioso, dall'altra gioca un ruolo fondamentale in termini di economia circolare: riduce la necessità di estrarre nuove materie prime e contribuisce alla sostenibilità ambientale. Nonostante ciò, non si è mai riusciti a far riconoscere dall'Eu il rottame come “materia prima critica”, oggetto di una tutela particolare. Per Gozzi «il risultato è che quest'anno 20 milioni di tonnellate di questo materiale europeo andranno ai turchi, che lo sovvenzionano a livello statale e poi lo rivendono a prezzi più alti sui mercati europei. Abbiamo lavorato nel 2014 con Antonio Tajani (al tempo commissario europeo per l'industria) e abbiamo ottenuto anche un voto del Parlamento europeo, ma la solita lobby di commercianti tedeschi di rottame ha bloccato tutto, poiché 20 milioni di tonnellate questo materiale rappresentano un business da 120-150 milioni di euro all'anno. Che giudizio dare all'Europa? Negativo: se dovessi dare un voto, darei un 5 o un 4».



Antonio Gozzi, presidente di Federacciai e presidente e amministratore delegato di Duferco Italia Holding. Secondo lui la normativa Carbon Border Adjustment Mechanism, imponendo alle aziende europee di tracciare le attività di fornitori lontani, oltre che produrre sovra-costi per le prime e grandi mal di testa per gli imprenditori, può aprire la strada ad una falsa documentazione

4. Il costo dell'energia per industrie energivore come la siderurgia

«Il settore siderurgia è connotato da due fattori importanti, le materie prime ed energia; e purtroppo sappiamo che negli ultimi anni entrambi ci hanno fatto soffrire. Alla fine, questa circostanza è il motivo della discussione di oggi» – afferma **Franco Gussalli Beretta**, presidente e amministratore delegato della **Fabbrica d'Armi Pietro Beretta** (azienda legata a doppio filo con la siderurgia) e presidente di Confindustria Brescia. Sugli extra-costi energetici, dovuti per lo più a questioni geopolitiche come il conflitto Russo-Ucraino, a seguito del quale i flussi di metano a basso costo di **Gazprom** sono stati bloccati, il governo si è attivato con un piano di misure strutturali, l'**Energy Release**. Questo prevede contratti triennali di somministrazione a prezzi ridotti per clienti finali prioritari (industriali, Pmi, energivori); tuttavia, per impianti di potenza, la tariffa incentivante per Mwh è di 120 euro. Il problema è che queste misure non sono concorrenziali neppure in un contesto continentale: **Francia e Germania** hanno stabilito un prezzo di 60 euro.



Franco Gussalli Beretta, il presidente e amministratore delegato di Fabbrica d'Armi Pietro Beretta, e presidente di Confindustria Brescia.

Anche l'auto è in difficoltà con la transizione

1. Il duplice impatto della normativa Cbam su acciaio e automotive

Con l'entrata in vigore della Cbam «si è anche stabilito un décalage nella concessione di quote gratuite per gli altoforni» – afferma **Gozzi**. «Produrre in Europa costerà un terzo di più rispetto ad oggi, e così gli **altoforni europei** non reggeranno alla concorrenza di quelli asiatici». Solo che con la siderurgia primaria si realizzano anche pezzi importanti per l'automotive, come quelli da **stampaggio profondo**. Per cui le quattro ruote europee si troveranno in una condizione di dipendenza dall'Asia quanto ad approvvigionamento di acciaio per le **carrozzerie**. «È prevalso in Europa un certo **estremismo ambientalista** – prosegue Gozzi – , per cui i politici preferivano inseguire **Greta Thunberg** che organizzare vertici sull'industria».



L'attivista Greta Thunberg (Fonte: Wikipedia). Secondo Gozzi, è prevalso in Europa un certo estremismo ambientalista – prosegue Gozzi – , per cui i politici preferivano inseguire Greta Thunberg che organizzare vertici sull'industria

2. L'auto green e la sua diffusione

In generale in Europa nel 2023 si è assistito ad una crescita delle immatricolazioni; ma i livelli del 2019 sono lontani. «C'entra la **transizione green**, il passaggio forzoso all'auto elettrica. Questa viene adottata da famiglie benestanti che si possono permettere una terza auto, a parte quelle a **combustibile fossile**; ecco, una volta saturata questa fascia, non sarà facile convincere persone a basso reddito a comprarne una, forse con incentivi e calo dei prezzi» – afferma il presidente di **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e Chief Public Affairs Officer e membro del Board di **Brembo** (colosso della componentistica) **Roberto Vavassori**. Ma chi vincerà sui mercati con la transizione green? Favorita la Cina «che venti anni fa costruiva 2 milioni di auto e ora 20, e che soprattutto può utilizzare la leva competitiva dei bassi costi, e quindi dei prezzi contenuti». Occorre, per Vavassori, una politica sui **dazi** in ingresso per le imprese cinesi: vanno «parificati a quelli che le aziende europee patiscono in **Cina**».



Pinza freno New G Sessanta di Brembo. Brembo è un'azienda italiana leader del settore nello sviluppo e nella produzione di impianti frenanti per veicoli, tra i maggiori componentisti del nostro Paese

3. L'impatto della transizione sulla componentistica

Si è citata la filiera bresciana della **componentistica**; per quella lombarda. invece, i numeri sono questi: più di mille imprese che con 50mila lavoratori realizzano revenue per complessivi 20 miliardi. «Solo che Fit for 55 ha delineato un percorso che non è stato subito virtuoso, anche perché in Italia il 70% delle auto è classificabile tra Euro Zero e Euro Tre. Se si voleva **decarbonizzare**, in realtà bisognava agire sull'endotermico» – afferma l'amministratore delegato del **Gruppo Streparava** (di Adro, Brescia: 323 milioni di fatturato nel 2022 con circa 1200 dipendenti – produce componenti sia per il powertrain che per lo chassis) nonché vice presidente di **Confindustria Brescia**. Per l'industriale l'impatto sulla componentistica ci sarà, «anche perché la filiera non è composta solo da grandi aziende come Streparava, che possono permettersi investimenti importanti: per il 95%, si tratta di **Pmi**, che faticano a fare lo stesso».



Paolo Streparava, ceo del gruppo Streparava, Vice Presidente Confindustria Brescia. Secondo Streparava, Fit for 55 ha delineato un percorso che non è stato subito virtuoso, anche perché in Italia il 70% delle auto è classificabile tra Euro Zero e Euro Tre. Se si voleva decarbonizzare, in realtà bisognava agire sull'endotermico. Per l'industriale l'impatto sulla componentistica ci sarà, «anche perché la filiera non è composta solo da grandi aziende come Streparava, che possono permettersi investimenti importanti: per il 95%, si tratta di Pmi, che faticano a fare lo stesso»

4. Non giova la rigidità sul fronte della neutralità tecnologica

«Avremmo voluto che i biocarburanti fossero parificati ad altri vettori energetici, ma ciò non ci è riuscito», afferma l'assessore allo Sviluppo economico della Lombardia **Guido Guidesi**, in riferimento all'evento di Pamplona. A novembre scorso, nel capoluogo della Navarra si è riunita l'**Alleanza delle Regioni Europee dell'automotive**, che riunisce 34 Regioni del Vecchio Continente (di cui 9 italiane) che tutte insieme fanno il 34% del Pil comunitario. In questa sede, la Lombardia ha sostenuto le ragioni della neutralità tecnologica: gli obiettivi green dell'Eu possono essere conseguiti con tecnologie diverse rispetto alla sola elettrificazione. «Anzi, la **mobilità** a impatto zero si raggiunge grazie alla capacità di innovazione delle imprese» – termina Guidesi.



Quello di Duferco è il primo laminatoio in Europa a funzionare a energia totalmente rinnovabile consentirà un risparmio di 28mila tonnellate all'anno di CO2

Una questione ideologica?

Secondo l'europarlamentare e membro della Commissione Itre per l'industria, la ricerca e l'energia **Isabella Tovaglieri**, «c'è un atteggiamento ideologico nelle istituzioni Eu: tutti i dossier strategici europei sono trattati dalla commissione ambiente; ma la commissione di cui faccio parte, quella sull'industria, non sempre viene interpellata e quando ciò accade, succede a titolo di parere». In questo modo, «negli ultimi 5 anni si è trasformato il processo di **decarbonizzazione** in uno di **deindustrializzazione**». Non così per l'europarlamentare nonché vice presidente della commissione Itre **Patrizia Toia**. «Cogliendo alcuni limiti e non il valore delle politiche europee si corre il rischio di offrire un'immagine distorta delle attività dell'Eu. L'Europa non vuole distruggere la manifattura, non siamo matti. Se si vuole fare di più per l'industria, però, occorre che l'Europa disponga di un bilancio all'altezza dei compiti. Insomma, occorre più Europa, non meno Europa».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo Economico di Regione Lombardia. Secondo Guidesi, la Lombardia ha sostenuto le ragioni della neutralità tecnologica: gli obiettivi green dell'Eu possono essere conseguiti con tecnologie diverse rispetto alla sola elettrificazione

Con le elezioni europee il green deal potrebbe cambiare

Il problema è che di alcune politiche ambientali continentali si fatica a vedere qualche output positivo. «Sono passati ormai quattro anni dal 15 gennaio 2020, giorno in cui è stato presentato il Green Deal Europeo» – ricorda il direttore generale di Confindustria Brescia Filippo Schittone. C'erano evidentemente grandi aspettative, nel mondo dell'industria.



il direttore generale di Confindustria Brescia Filippo Schittone. Secondo Schittone, sulle politiche europee relative alla transizione energetica Confindustria deve essere più presente e parlare con la politica europea, perché senza manifattura non c'è ambiente e non c'è neanche politica sociale

«In soli quattro anni, il mondo è cambiato; anzi, è stato stravolto dagli eventi. Anche le relazioni tra gli **Stati Uniti, l'Eu e la Cina** saranno fatalmente condizionate dall'esito della guerra tra Russia e Ucraina, comunque andrà a finire. Quanto al **Green Deal**, quello che si può dire è che è stato scritto con un approccio ideologico e prevalentemente da chi non ha cultura manifatturiera. Ma sempre dopo quattro anni, l'aria sta cambiando. Ci sono germi che stanno entrando nel dibattito: si sente la necessità di integrare elementi di strategia e competitività. D'altra parte, bisogna guardare alla realtà dei fatti: l'Eu è indietro quanto a digitalizzazione, rispetto a Usa e Cina; in termini di prodotto interno lordo, poi, rappresenta ormai i sei decimi di quello americano. Qualcosa non funziona. Anche **Confindustria** deve parlare con la politica europea, perché senza manifattura non c'è ambiente e non c'è neanche politica sociale» – commenta Schittone. Ci sarà unità di Confindustria su questo fronte? «In Confindustria – termina il vicepresidente zone e settori di Confindustria Brescia **Francesco Franceschetti** – talvolta la dialettica è diversa, ma il fine è uno e uno solo».



⚡ MF ONLINE

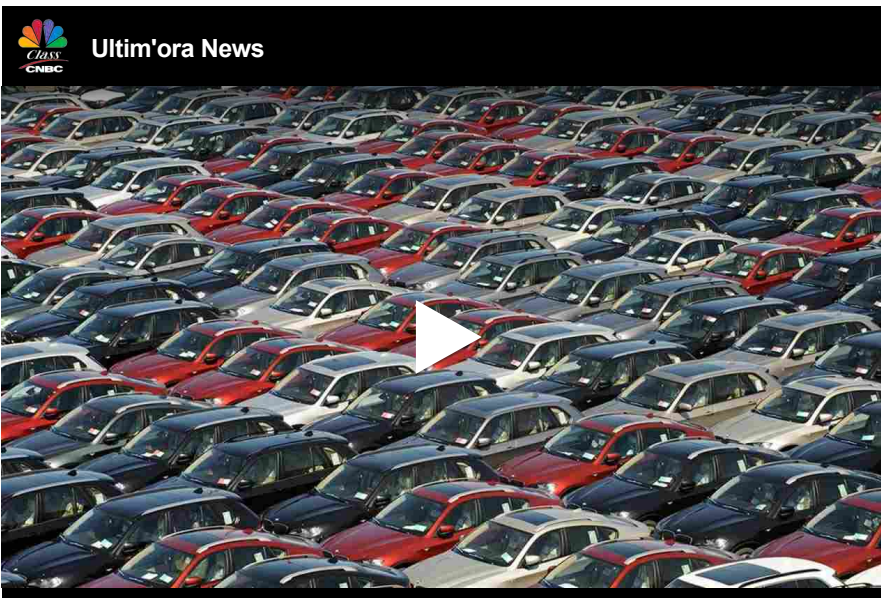
Leggi dopo

Auto, immatricolazioni in crescita del 10,6% a gennaio. Ma le elettriche sono ferme al 2,1% di quota mercato

di Valentina Simonella (MF-Newswires)

tempo di lettura 3 min

Sono quasi 142 mila le macchine vendute nel primo mese del 2024: il 38% sono ibride, il 30,5% a benzina e il 15,5% diesel. Quelle solo a batteria sono ancora un numero residuale. E le associazioni di categoria reclamano incentivi | [Stellantis, il ceo Tavares: «A rischio gli impianti italiani»](#). [La replica di Urso: governo pronto a entrare nel capitale](#)



Il **mercato automobilistico** italiano ha messo a segno un incremento del 10,61% nel primo mese dell'anno con 141.946 immatricolazioni, che si confrontano con le 128.329 iscrizioni registrate nello stesso mese del 2023. L'**elettrico** fatica ancora a prendere piede, con la quota di Bev immatricolate nel mese pari ad appena il 2,1% del totale.

Le più lette degli ultimi sette giorni

Non solo Stellantis e Ferrari: così John Elkann sta rivoluzionando Exor. Tra lusso, tecnologia e salute. E lontano dall'Italia

Ferrari riporta la sede legale in Italia? Ecco perché adesso può lasciare l'Olanda

Sergio Marchionne salvò la Fiat senza la politica. Ora la Stellantis di Carlos Tavares non risponde ai Palazzi italiani

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I dati per alimentazione

Guardando nel dettaglio le **vendite** per tipo di alimentazione, i dati confermano le auto ibride elettriche in testa con una quota attorno al 38% e un incremento su base annua del 14,3%, seguite dalle vetture a benzina con un incremento del 26,5% e una quota del 30,5%. Il Gpl evidenzia una crescita del 17,9% con una quota dell'11%, mentre il **diesel** registra un calo mensile del 9% e scende al 15,5% di rappresentatività. Per le auto elettriche e plug-in la perdita di immatricolazioni è pesante e pari rispettivamente al -13,3% e al -33,9%, con una quota complessiva inferiore al 5% (2,1% di quota per le Bev e 2,8% per le plug-in). Le immatricolazioni a metano ammontano a poco più di 200 pezzi con una quota dello 0,2%.

- [Leggi anche: Stellantis, il ceo Tavares: «A rischio gli impianti italiani». La replica di Urso: governo pronto a entrare nel capitale](#)

Stellantis aumenta quota mercato al 34,7%

In questo panorama, il gruppo **Stellantis** ha immatricolato complessivamente 49.285 veicoli rispetto alle 43.515 unità registrate nello stesso periodo del 2023 e la quota di mercato, in base ai numeri elaborati dal gruppo su fonte Dataforce, è pari al 34,7%, in aumento rispetto al 33,9% di gennaio 2023 e al 28,7% di dicembre 2023. Nel primo mese dell'anno, **Fiat Panda**, **Lancia Ypsilon** e **Fiat 500** ibride occupano rispettivamente la prima, terza e sesta posizione tra le autovetture mild/full hybrid più vendute. Tra le Phev, **Jeep Compass** è il nono modello più venduto, mentre tra le **elettriche** **Jeep Avenger** è prima in classifica, seguita da **Fiat 500**, in terza posizione, e da **Peugeot 208** in sesta.

- [Leggi anche: Ferrari, conti record nel 2023 e Hamilton a un passo. Titolo in forte rialzo a Piazza Affari](#)

Csp, i clienti guardano ancora alle auto tradizionali

L'attenzione delle principali associazioni di categoria è rivolta oggi non solo alla crescita complessiva del mercato, ma soprattutto al Tavolo Sviluppo Automotive tenutosi il 1° febbraio con il ministro Adolfo Urso. Il Centro Studi Promotor avverte che, nonostante il mercato sia in crescita, i dati vanno confrontati con l'incremento del 19% dell'intero 2023 e che sono legati "al portafoglio ordini acquisito nello scorso anno. In gennaio infatti la raccolta ordini langue e scarso successo sta riscuotendo la **piattaforma** del governo per prenotare gli incentivi secondo la formula in vigore nel 2023 (con alcune modifiche)". I dati mettono anche «in luce che l'interesse del pubblico è forte soprattutto per le auto tradizionali, mentre per le auto elettriche occorrerebbero incentivi molto più robusti», scrive il Csp, prevedendo che «le immatricolazioni si dovrebbero mantenere su bassi livelli fino all'entrata in vigore del nuovo pacchetto di incentivi».

Bond da brivido o da comfort? 60 obbligazioni anche molto piccanti che rendono fino al 40%

Conti di deposito, i migliori rendono il 5%. Ecco chi offre di più e alza i tassi (nonostante l'attesa del primo taglio della Bce) – LE TABELLE INTERATTIVE

LifeStyle

Ecco come Ghd Italia ha quasi triplicato il fatturato negli ultimi quattro anni

Lo racconta a milanofinanza.it l'ad di Ghd Italia, Stefano Filipazzi, mentre il ceo...

Opel, il concept Experimental prefigura il futuro

Design audace, interni rivoluzionati e materiali hi-tech |

Anfia fiduciosa su incentivi

Anfia si mostra fiduciosa sul nuovo piano di incentivi proposto dal governo. "Siamo fiduciosi che il nuovo piano possa sostenere la domanda, contribuendo al raggiungimento di un livello fisiologico delle immatricolazioni nel 2024", ha commentato il presidente di Roberto Vavassori. "Bene per l'aumento degli importi unitari per l'acquisto delle auto elettriche, per la progressività del bonus in funzione della classe Euro del **veicolo rottamato** e per l'estensione degli incentivi a tutte le persone giuridiche con l'eccezione dei concessionari - misure fondamentali nella direzione della graduale decarbonizzazione e del rinnovo del parco circolante".

Federauto, il governo si è mosso in ritardo

Più caustico il commento di Federauto, che sottolinea come nel mese di gennaio ci sia stata una netta perdita nella domanda di modelli elettrificati. «Appreziamo lo sforzo e l'impegno del ministro Urso nel modificare l'attuale schema di incentivi che ha dimostrato di non funzionare in modo efficace, a causa degli stringenti paletti in termini di platea dei **beneficiari** e soglie. Tuttavia, il nuovo provvedimento arriva con forte ritardo rispetto alle richieste avanzate già oltre un anno fa», chiosa il presidente Adolfo De Stefani Cosentino. «In attesa dei nuovi e più elevati contributi, cresce freneticamente l'incertezza e la confusione tra la clientela, la quale decide di procrastinare gli **acquisti** dei veicoli nuovi, in particolare di quelli elettrici e **plug-in**, per avere un quadro più chiaro e definitivo prima di valutare l'opportunità di una sostituzione. Tale fenomeno si ricava dai numeri di gennaio, in cui la flessione dell'elettrico del -13,3% rispetto a gennaio 2023 (che aveva a sua volta fatto già registrare un calo del -8,6%) mostra un peggioramento nella preferenza di acquisto di veicoli che dovrebbero contribuire in primis alla **transizione ecologica**».

Unrae, mercato rischia la paralisi con il tiramolla incentivi

Anche l'Unrae si focalizza sulla corsa contro il tempo. «Il Decreto finalizzato dal **Mimit** ha intrapreso l'iter amministrativo di ratifica da parte degli altri ministeri interessati e della Presidenza del Consiglio, cui seguirà il vaglio della Corte dei Conti: considerando i tempi per esaurire i vari passaggi autorizzativi e per aggiornare la piattaforma di Invitalia, i nuovi incentivi saranno operativi non prima della metà di marzo 2024, con il **rischio** concreto che nel frattempo il mercato rimanga paralizzato». (riproduzione riservata)

Orario di pubblicazione: 01/02/2024 19:30

Ultimo aggiornamento: 01/02/2024 20:01

Condividi

Champagne Cristal, resistono le magnum

Calo di prezzo inferiore al 2% per le 15 bottiglie da 1,5 litri. Crollano le Jeroboam (-31%),...

Fogli preziosi che valgono oro

Il Codex Sassoon, del 900 circa, è diventato il manoscritto più caro passato...

Colon-retto, il microbiota suggerisce le terapie più efficaci

Uno studio ha evidenziato che i tumori colon-rettali vengono resi più...

Porsche Macan, la nuova elettrica col «turbo»

La vettura è la più sportiva del segmento. Il SUV è disponibile in due versioni con potenze fino...