



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 30 gennaio al 5 febbraio 2024

Torino, 9 febbraio 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
10	Corriere della Sera	02/02/2024	<i>La mappa dei bonus per l'acquisto. Sostegni fino a 13.750 euro (A.Rin.)</i>	2
7	Il Messaggero	02/02/2024	<i>A gennaio corre il mercato. Le vendite su del 10,6%</i>	3
14	Ciociarria Editoriale Oggi	02/02/2024	<i>Ecobonus, ecco tutti gli incentivi. Sos stabilimenti</i>	4
1+5	Cronache Lucane	02/02/2024	<i>Aumento produzione e erogazione incentivi, Urso conferma tutto ma per Stellantis a Melfi gli</i>	5
11	Il Mattino	02/02/2024	<i>A gennaio corre il mercato Le vendite su del 10,6%</i>	7
18	Primo Piano Molise	02/02/2024	<i>"Senza incentivi l'evoluzione green rischia di fermarsi"</i>	8
	Corriere.it	02/02/2024	<i>Bonus auto (e moto), i nuovi incentivi per modello: 2 mila euro per l'usato, la mappa</i>	9
	Corriere.it	02/02/2024	<i>Mercato auto Italia, gennaio positivo per le vendite, ma le elettriche perdono quota- Corriere.it</i>	11
	Ilmessaggero.it	02/02/2024	<i>Unrae, bene gli incentivi ma mercato rischia il blocco. Anfia, nuovo piano sosterra' domanda ma nece</i>	14
	Quattroruote.it	02/02/2024	<i>Mercato italiano Bene i nuovi incentivi, ma si teme per i tempi di attuazione</i>	16
	Auto.it	02/02/2024	<i>Mercato auto: in Italia si cresce con il 10,6% a gennaio</i>	19
	co2motori.blogspot.it	02/02/2024	<i>Mercato Auto: a gennaio +10,6% ma le auto elettriche non vanno (- 11,1% e quota del 2,1%)</i>	22
	Economymagazine.it	02/02/2024	<i>Tavolo Automotive, Ecobonus 2024: 793 milioni per le auto</i>	25
	Industriaitaliana.it	02/02/2024	<i>Tavolo automotive: dal Mimit nuovi incentivi per 950 milioni euro</i>	27
	Insidievs.it	02/02/2024	<i>L'effetto annuncio frena l'auto elettrica: Ora fate presto</i>	31
	Motori.ilmattino.it	02/02/2024	<i>https://motori.ilmattino.it/economia/carburanti_prezzi_in_risalita_benzina_self_a_1_826_euro_al_lit_r</i>	32
	Primopianomolise.it	02/02/2024	<i>«Senza incentivi levoluzione green rischia di fermarsi»</i>	34
14/15	Milano Finanza	03/02/2024	<i>Gli incentivi sbagliati (A.Boeris)</i>	36
1+9	Provincia Civitavecchia - Ed. Nazionale	03/02/2024	<i>Dal Governo 1 miliardo di ecoincentivi</i>	38
	Hdmotori.it	03/02/2024	<i>Incentivi auto 2024, preoccupano i tempi di attuazione</i>	40
	Rete8.it	03/02/2024	<i>EconoMia: "Automotive: economia e prospettive del settore"</i>	44
	Napolifactory.it	04/02/2024	<i>La sfida dei nuovi modelli di Transizione 5.0: parte con il sostegno UE il progetto BRIDGESMEs</i>	46
	OggiGreen.it	04/02/2024	<i>Mimit, presentato al Tavolo Automotive nuovo piano Ecobonus 2024</i>	50
5	L'Economia (Corriere della Sera)	05/02/2024	<i>Il ritardo italiano sull'auto elettrica: "Norme perfetibili" (A.Rinaldi)</i>	53
4	Il Messaggero	05/02/2024	<i>Le elettriche non sfondano: prezzi alti e poche colonnine. Solo 66mila i mezzi venduti (F.Pacifico)</i>	54
2	Il Mattino	05/02/2024	<i>Le elettriche non sfondano: prezzi alti e poche colonnine. Solo 66mila i mezzi venduti (F.Pac.)</i>	55
1+3	Torino Cronacaqui	05/02/2024	<i>Le bugie di Tavares penalizzano Torino</i>	56
1+5	Torino Cronacaqui	05/02/2024	<i>Mercato dell'auto record: + 117,6%</i>	57
	Ancorafischiailvento.org	05/02/2024	<i>Auto elettrica: l'Italia ferma al palo, da' la colpa alla Cina</i>	59
	Autobusweb.com	05/02/2024	<i>Mercato, il 2024 parte col botto: a gennaio 482 immatricolazioni (+56%)</i>	64
	Ilmondodeitrasporti.com	05/02/2024	<i>ANFIA Il mercato Aftermarket Truck fa segnare +16% di fatturato. Crescono tutte le macro-famiglie</i>	66
	Rivistalogisticaetrasporti.it	05/02/2024	<i>Mercato aftermarket truck: il 2023 si chiude in crescita del 16%</i>	67
	RivistaTir.it	05/02/2024	<i>Anfia: nel 2023 in forte crescita il mercato aftermarket truck</i>	70

Il piano

La mappa dei bonus per l'acquisto Sostegni fino a 13.750 euro

Sostenibilità ecologica, sociale e produttiva. Ecco le tre direttrici — per dirlo con il ministro Adolfo Urso — del piano incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni. Sul piatto ci sono 950 milioni di euro. Vitamine con cui si punta a stimolare la rottamazione delle auto altamente inquinanti, l'Euro 0, 1, 2 e 3, che sono ancora il 25% del parco circolante italiano e ad aiutare soprattutto le famiglie con redditi bassi, attraverso un sistema graduale che prevede agevolazioni più significative per i nuclei con Isee fino a 30 mila euro. Terzo scopo (e non per importanza) è dare una scossa alla calante produzione automotive nostrana, malgrado poi i bonus

finora predisposti siano andati prevalentemente (sino all'80%, sottolinea il Ministero delle Imprese) a vetture prodotte in stabilimenti esteri.

Analizzando il decreto, nel 2024 il contributo massimo ottenibile, a fronte della rottamazione di un veicolo fino a Euro 2, salirà da 5 mila a 13.750 euro. Le risorse complessive dell'Ecobonus verranno così ripartite: 793 milioni per le auto; 35 milioni per ciclomotori, motocicli, quadricicli; 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri; 20 milioni per l'usato di auto; 50 milioni per un programma sperimentale di noleggio a lungo termine. Il governo ha previsto aiuti anche per le colonnine di ricarica fino all'80%

sull'acquisto.

La misura ha incontrato lo scetticismo dei sindacati metalmeccanici, ma il plauso dell'associazione della componentistica. «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», è stato il commento di Roberto Vavassori, presidente Anfia. «Auspichiamo che sia rapido l'iter di pubblicazione del Dpcm che disciplinerà il nuovo schema di incentivazione, così da rendere presto effettive le misure». Il decre-

to, dopo le firme dei ministeri competenti, approderà in Cortei dei conti. Potrebbe diventare operativo già a marzo.

Il mercato italiano delle quattro ruote ha aperto il 2024 a +10,6% rispetto a gennaio 2023 (141.946 immatricolazioni), dopo il rallentamento del trend positivo registrato lo scorso dicembre (+5,9%). Le vetture full electric immatricolate nel primo mese dell'anno sono state invece 2.947 (-56,6% rispetto al mese precedente e -11,6% rispetto a gennaio 2023), con la quota di mercato scesa al 2,1% dal 6,1% registrato a dicembre 2023 e dal 2,6% del gennaio 2023.

A. Rin.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le agevolazioni

1 Un Isee sotto i 30 mila euro

Le famiglie con Isee sotto i 30 mila euro otterranno incentivi più generosi che arriveranno fino a 13.750 euro con la rottamazione di un veicolo fino a Euro 2 e il contestuale acquisto di un'auto elettrica.

2 Lo stanziamento di 951 milioni

Le risorse dell'Ecobonus saranno così ripartite: 793 milioni per le auto; 35 per i motocicli; 53 per i furgoni; 20 per l'usato; 50 per la sperimentazione del noleggio a lungo termine a canone calmierato.

3 Sussidi fino all'80% per le colonnine

Tornano anche gli incentivi per le colonnine di ricarica, con sconto fino all'80% sul prezzo di acquisto e installazione per un massimo di 1.500 euro per i privati e 8.000 euro per i condomini.



A gennaio corre il mercato Le vendite su del 10,6%



Auto nuove in un piazzale

IL RAPPORTO

ROMA 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%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LA GIORNATA

KATIA VALENTE

■ Svecchiare il parco auto circolante attraverso incentivi all'acquisto. Un aiuto concreto per le vendite della multinazionale e per le famiglie al tavolo promosso dal Mimit di ieri mattina con Governo, sindacati e aziende per presentare l'ecobonus 2024, utile ma non risolutivo! Almeno finché non ci saranno garanzie di stabilità e occupazione negli stabilimenti in Italia. E su questi temi continua anche lo scontro tra la premier Meloni e il ceo Tavares. Nebbia poco diradata pure intorno al Plant cassinato che non conosce ancora la "parte da leone" della sua mission produttiva e continua a lavorare, a rilento, sul turno unico con un impostato giornaliero di 175 vetture.

Il vertice

Il summit tanto atteso si è tenuto ieri a Palazzo Piacentini sede del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Al tavolo dell'Automotive presentati i contenuti del Dpcm di rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti (Ecobonus).

A presiedere l'incontro il ministro Urso, insieme al vice ministro Valentino Valentini, al sottosegretario Fausta Bergamotto, ai rappresentanti delle aziende che producono veicoli in Italia, alle organizzazioni sindacali della filiera, alle Regioni e ad Anfia.

Ecco gli incentivi

La principale novità dell'Ecobonus riguarda le risorse per 950 milioni di euro. Previsto anche un contributo di rottamazione proporzionale alla classe ambientale di appartenenza del veicolo rottamato e la possibilità di rottamare anche le Euro 5. Nel 2024 il contributo massimo ottenibile, a fronte della rottamazione di un veicolo fino a Euro 2, salirà da 5.000 a 13.750 euro.

Le risorse complessive dell'Ecobonus 2024 verranno così ripartite: 793 milioni per le auto; 35 milioni per ciclomotori, motocicli, quadricicli; 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri; 20 milioni per l'usato di auto; 50 milioni per un programma sperimentale di noleggio a lungo termine.

«Questo nuovo Piano degli incentivi per il settore automotive poggia su tre pilastri: lo svecchiamento del parco auto italiano, uno dei più vecchi in Europa; il sostegno alla domanda delle persone con redditi più bassi; il rilancio della produzione di veicoli in Italia. Questo approccio si basa sulla convinzione che sia necessario un profondo cambiamento di rotta rispetto agli anni precedenti», ha affermato il ministro Adolfo Urso, che, a fine summit, ha incontrato i lavoratori della logistica dello stabilimento di Melfi, in presidio davanti alla sede del distretto.

Mimit Presentati ieri per l'acquisto delle auto del... futuro
Angelilli: presto un focus sulla fabbrica cassinata

Ecobonus, ecco tutti gli incentivi Sos stabilimenti



Un momento dell'incontro di ieri al Mimit

Il summit si è tenuto ieri a Palazzo Piacentini sede del ministero delle Imprese

Dalla Regione

A sottolineare la strategicità dello stabilimento cassinato, la Regione Lazio presente ieri al ministero. «Accogliamo con grande soddisfazione l'impegno del ministro Urso. La collaborazione e il confronto con gli stakeholder, le parti sociali e le istituzioni sono strumenti fondamentali per costruire una strategia solida e sostenibile», ha detto Roberta Angelilli, vicepresidente della giunta regionale del Lazio e assessore allo Sviluppo economico, al Commercio, all'Artigianato, all'Industria, in merito al tavolo sull'automotive al Mimit.

Angelilli ha anche evidenziato le significative opportunità derivanti dai fondi europei e dall'iniziativa Industria 5.0 «che possono rappresentare un sostegno prezioso per il settore automobilistico italiano. Abbiamo incoraggiato il ministro a continuare il dialogo a Bruxelles per esplorare tutte le possibilità e le azioni per una strategia europea».

Un elemento cruciale così come è apparso incoraggiante che Stellantis abbia ribadito il suo obiettivo di realizzare un milione

di veicoli «e abbia confermato il suo impegno nei confronti dell'Italia. Restiamo in attesa di conoscere esattamente i dettagli precisi del piano di sviluppo dello stabilimento di Cassino».

«L'incontro - ha concluso Angelilli - è stato anche l'occasione per sottolineare la strategicità dello stabilimento di Piedimonte San Germano. A tal proposito entro fine febbraio sarà presentata una relazione in conclusione dei lavori del tavolo, con un focus specifico proprio sullo stabilimento del Cassinate. Come Regione Lazio abbiamo ribadito anche la volontà di un incontro con il management dello stabilimento della provincia di Frosinone».

I sindacati

Dalla Fim Cisl, il segretario generale Roberto Benaglia rimarca la speranza che, nelle prossime settimane, ci sia un confronto con Stellantis per tradurre concretamente gli impegni sui siti produttivi e sull'occupazione come pure per avere garanzie di progettualità che diano futuro ai lavoratori in Italia. «Quello di oggi è stato un incontro positivo ma parziale, at-

950

La principale novità dell'Ecobonus illustrato ieri riguarda le risorse per 950 milioni di euro



tendiamo una nuova riconvocazione e soluzioni per il settore». Gli fa eco il delegato provinciale, Mirko Marsella che aggiunge: «Bene gli incentivi che probabilmente daranno una spinta al mercato, ma è importante entrare nel merito delle discussioni con Stellantis sul futuro delle produzioni degli stabilimenti italiani, in primis Cassino, e soprattutto salvaguardare l'indotto locale».

Dalla Uilm, con Rocco Palombella, la medesima posizione: l'incontro incarna un "primo passo". «Gli incentivi saranno utili solo se vincolati alla salvaguardia occupazionale, diretta e indiretta, e alla garanzia di un futuro produttivo per tutti gli stabilimenti».

Ma un piano di soli incentivi non basta. Lo dice anche la Fiom Cgil: «Incentivare la domanda dovrebbe essere l'atto finale di una politica industriale sul settore dell'automotive nel suo complesso. Tuttavia, valutiamo positivamente la previsione del criterio reddituale legato all'Isce per beneficiare del massimo degli incentivi».

Il settore automotive è strategico per l'industria del nostro Paese, servono interventi e politiche per la transizione ecologica. Il ministro Urso ha aperto a una valutazione, come da noi richiesto - dichiarano Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil e responsabile settore mobilità e Maurizio Oreggia, coordinatore nazionale automotive per la Fiom-Cgil - rispetto all'opportunità dell'ingresso del capitale pubblico in Stellantis in modo da rafforzare la presenza della multinazionale nel Paese». Anche perché in Italia la politica dell'incentivo è andata di pari passo con la crescita dell'ex Fiat, mentre un ripensamento del sistema industriale o una partecipazione statale sono sempre rimasti nel cassetto.

Fabbriche a rischio

E su questi temi continua lo scontro tra Tavares e il premier Meloni. «Senza incentivi chiudiamo gli impianti. Mirafiori sempre più a rischio», la sintesi del ceo Stellantis al governo rispetto al pressing per aumentare la produzione.

In soldoni ha voluto rimarcare la "lentezza" dell'Italia nel settore elettrico. In cima alla lista delle fabbriche in bilico, lo stabilimento di Torino assieme a Pomigliano. Ma in generale, Tavares ha voluto mettere in guardia su tutti i siti, spiegando che «se non si danno sussidi per l'acquisto di veicoli elettrici, si mettono a rischio gli impianti in Italia», ha dichiarato interpellato da Bloomberg sulle critiche della premier, Giorgia Meloni.

Il ministro Urso, dal canto suo, al tavolo dell'automotive, non ha escluso una partecipazione statale nella multinazionale esattamente come la Francia: «Se vogliamo una partecipazione attiva possiamo sempre discuterne».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fabbriche a rischio senza sussidi: il ceo Tavares torna a incalzare la Meloni

TAVOLO AUTOMOTIVE

Aumento produzione e erogazione incentivi, Urso conferma tutto ma per Stellantis a Melfi gli interrogativi comunque restano

■ Servizio alle pagine 5 e 6

Tavolo Automotive al Mimit, il Ministro Urso dettaglia il piano Ecobonus '24 e incontra la delegazione dei lavoratori della logistica Stellantis di Melfi

Da Potenza al tavolo automotive la "ricetta" non cambia: incentivi e aumento produzione

Come annunciato a Potenza dal Ministro Adolfo Urso, si è tenuto ieri a Palazzo Piacentini a Roma, sede del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, un incontro del Tavolo Automotive per la presentazione dei contenuti del Dpcm di rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti (Ecobonus).

All'incontro, presieduto dal Ministro Urso, erano presenti il viceministro Valentino Valentini, il sottosegretario Fausta Bergamotto, i rappresentanti delle aziende che producono veicoli in Italia, delle organizzazioni sindacali e datoriali della filiera, delle Regioni e di Anfia. Il Ministro Urso, in apertura dei lavori, ha illustrato le principali novità dell'Ecobonus 2024 che stanziava risorse per 950 milioni di euro per gli incentivi per l'acquisto di auto a basse emissioni inquinanti.

E previsto inoltre un contributo di rottamazione proporzionale alla classe ambientale di appartenenza del veicolo rottamato e la possibilità di rottamare anche le Euro 5. Nel 2024 il contributo massimo ottenibile, a fronte della rottamazione di un veicolo fino a Euro 2, salirà da 5.000 a 13.750 euro.

Le risorse complessive dell'Ecobonus 2024 verranno così ripartite: 793 milioni per le auto; 35 milioni per ciclomotori, motocicli, quadricicli; 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri; 20 milioni per l'usato di auto; 50 milioni per un programma sperimentale di noleggio a lungo termine.

A seguire è stato illustrato il programma degli incentivi previsti nel 2024 per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici in ambito domestico.

Il Tavolo odierno è stato occasione anche per un aggiornamento sullo stato di avanzamento dei Grup-

pi di Lavoro previsti dal Tavolo Sviluppo Automotive (o Tavolo Stellantis) e dedicati al Mercato, alla Competitività, alla Componentistica, a Lavoro e competenze e, infine, a R&S e centri di ingegneria.

«Questo nuovo Piano degli incentivi per il settore automotive - ha spiegato Urso - poggia su tre pilastri: lo svecchiamento del parco auto italiano, uno dei più vecchi in Europa; il sostegno alla domanda delle persone con redditi più bassi; il rilancio della produzione di veicoli in Italia. Questo approccio si basa sulla convinzione che sia necessario un profondo cambiamento di rotta rispetto agli anni precedenti».

«Più sostenibilità ecologica - ha concluso il ministro delle Imprese e del Made in Italy -, con uno sguardo alla sostenibilità sociale, vista la particolare attenzione riservata alle famiglie a basso reddito e alle imprese della fi-

liera nazionale, parte fondamentale del nostro Made in Italy». A margine del Tavolo Automotive, il

Ministro Adolfo Urso ha incontrato i lavoratori della logistica dello stabilimento Stelantis di Melfi, ieri in presidio davanti alla sede del

dicastero delle Imprese e del Made in Italy. Come dalla visita lucana di 2 settimane fa, sono stati ripetuti gli stessi concetti.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

A gennaio corre il mercato Le vendite su del 10,6%



Auto nuove in un piazzale

IL RAPPORTO

ROMA 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%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

«Senza incentivi l'evoluzione green rischia di fermarsi»

Tavares "spaventa" il governo in una intervista su Bloomberg e Urso annuncia il piano sull'elettrico

TERMOLI. Inevitabile che la scena del confronto automotive sia stata presa dalle parole del Ceo Carlos Tavares, che ha mostrato i muscoli dopo le recenti polemiche politiche sulle scelte strategiche del gruppo Stellantis. «Il mercato dei veicoli elettrici in Italia è molto, molto piccolo. Senza incentivi non si può andare avanti. Se non si danno sussidi per l'acquisto di veicoli elettrici, si mettono a rischio gli impianti in Italia - ha continuato Tavares nella sua intervista a Bloomberg - quello che sta succedendo con Stellantis è un capro espiatorio nel tentativo di evitare di assumersi la responsabilità delle proprie azioni. Se non vuoi che i veicoli elettrici progrediscono, devi solo fermare gli incentivi». «Io non sono sempre d'accordo con il governo francese e Stellantis non è nelle mani del governo francese. Se parlia-

mo del mandato francese che stanno cercando di usare come capro espiatorio, ignorano il fatto che il Ceo della società è un signore portoghese». C'era comunque grande attesa per il confronto sull'automotive avvenuto ieri a Roma, nella sede del Mimit, a Palazzo Piacentini. L'occasione era quella della presentazione dei contenuti del Dpcm di rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti (Ecobonus). All'incontro, presieduto dal ministro Urso, erano presenti il viceministro Valentino Valentini, il sottosegretario Fausta Bergamotto, i rappresentanti delle aziende che producono veicoli in Italia, delle organizzazioni sindacali e corporative della filiera, delle Regioni e di Anfia. Il ministro Urso, in apertura dei lavori, ha illustrato le principali novità dell'Ecobonus 2024 che stanziava risorse

per 950 milioni di euro per gli incentivi per l'acquisto di auto a basse emissioni inquinanti. È previsto inoltre un contributo di rottamazione proporzionale alla classe ambientale di appartenenza del veicolo rottamato e la possibilità di rottamare anche le Euro 5. Nel 2024 il contributo massimo ottenibile, a fronte della rottamazione di un veicolo fino a Euro 2, salirà da 5.000 a 13.750 euro. Le risorse complessive dell'Ecobonus 2024 verranno così ripartite: 793 milioni per le auto; 35 milioni per ciclomotori, motocicli, quadricicli; 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri; 20 milioni per l'usato di auto; 50 milioni per un programma sperimentale di noleggio a lungo termine. A seguire è stato illustrato il programma degli incentivi previsti nel 2024 per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici in ambito domestico. Il Tavolo è stato occasione anche per un aggiornamento sullo stato di avanzamento dei Gruppi di Lavoro previsti dal Tavolo Sviluppo Automotive (o Tavolo Stellantis) e dedicati al Mercato, alla Competitività, alla Componentistica, a Lavoro e competenze e, infine, a R&S e centri di ingegneria. «Questo nuovo Piano degli incentivi per il settore automotive poggia su tre pilastri: lo svecchiamento del parco auto italiano, uno dei più vecchi in Europa; il sostegno alla domanda delle persone con redditi più bassi; il rilancio della produzione di veicoli in Italia. Questo



approccio si basa sulla convinzione che sia necessario un profondo cambiamento di rotta rispetto agli anni precedenti - ha affermato il ministro Adolfo Urso - più sostenibilità ecologica, con uno sguardo alla sostenibilità sociale, vista la particolare attenzione riservata alle famiglie a basso reddito e alle imprese della filiera nazionale, parte fondamentale del nostro Made in Italy». A margine del Tavolo Automotive, il ministro Adolfo Urso ha incontrato i lavoratori della logistica dello stabilimento Stellantis di Melfi, in presidio davanti alla sede del dicastero delle Imprese e del Made in Italy.

Infine, sulla polemica di Tavares: «Ci hanno chiesto un piano incentivi significativo e straordinario, lo abbiamo mantenuto»: solo per il 2024 sono a disposizione 950 milioni di euro. Qual è la terza richiesta che ci arriva? Se Tavares o altri ritengono che l'Italia debba fare come la Francia che recentemente ha aumentato i diritti di voto in Stellantis, se vogliono una partecipazione attiva per far valere le ragioni dei cittadini italiani e del settore all'interno della multinazionale ce lo chiedano e possiamo ragionare». La differenza però è che «loro sono nel capitale azionario e noi no».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'Economia
Consumi

PARMIO TASSE CONSUMI CASA LAVORO INNOVAZIONE CHIEDI ALL'ESPERTO PENSIONI GUIDE CALCOLATORI IMPRESE MODA OPINIONI PROFE

17:40 Borsa: lavoro Usa raffredda l'Europa, Milano sul finale ripiega a	16:13 Al: Stati Ue approvano all'unanimità nuove regole	15:21 Assoreti: raccolta dicembre raddoppia a 5,7 mld, nel 2023 sfiora 44	14:28 Olimpiadi 2026: Giorgetti, pentito? era una battuta per stimolare
--	--	--	--

IN EVIDENZA Israele - Hamas in guerra: le notizie di oggi in diretta

-
-
-
-
-
-

GLI INCENTIVI

Bonus auto e moto, la mappa dei nuovi incentivi modello per modello: per l'usato 2.000 euro

di Andrea Rinaldi



Sostenibilità ecologica, sociale e produttiva. Ecco le tre direttrici — per dirla con il ministro Adolfo Urso — del nuovo piano **incentivi auto e moto** per l'acquisto di veicoli a basse emissioni. Sul piatto ci sono 950 milioni di euro. Vitamine con cui si punta a stimolare la rottamazione delle auto altamente inquinanti, l'Euro 0, 1, 2 e 3, che sono ancora il 25% del parco circolante italiano e ad aiutare soprattutto le famiglie con redditi bassi, attraverso un sistema graduale che prevede agevolazioni più significative per i nuclei con Isee fino a 30 mila euro. Terzo scopo (e non per importanza) è dare una scossa alla calante produzione automotive nostrana, malgrado poi i bonus finora predisposti siano andati prevalentemente (sino all'80%, sottolinea il Ministero delle Imprese) a vetture prodotte in stabilimenti esteri.

CORRIERE TV

NODO SUPERBONUS
In ballo 30mila cantieri di condomini e un buco da 3 miliardi di euro

Nodo Superbonus: in ballo 30mila cantieri di condomini

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ANALISI

Stellantis, in Italia 43 mila posti da Cassino a Mirafiori: perché ora sono in bilico

di Andrea Rinaldi



Analizzando il decreto, nel 2024 il contributo massimo ottenibile, a fronte della rottamazione di un veicolo fino a Euro 2, salirà da 5 mila a 13.750 euro. Le risorse complessive dell'Ecobonus verranno così ripartite: 793 milioni per le auto; 35 milioni per ciclomotori, motocicli, quadricicli; 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri; 20 milioni per l'usato di auto; 50 milioni per un programma sperimentale di noleggio a lungo termine. Il governo ha previsto aiuti anche per le colonnine di ricarica fino all'80% sull'acquisto.

L'iniziativa del ministro comprende anche le auto usate e la possibilità di rottamare le vetture Euro 5. I bonus per le auto usate sono pari a 2.000 euro, hanno una dotazione di 20 milioni di euro e riguardano l'acquisto di veicoli categoria M1 nuovi, almeno in classe Euro 6, con un valore non superiore ai 25.000 euro (senza IVA) che non abbiano beneficiato precedentemente di incentivazioni.

AUTO

Stellantis e governo, è scontro aperto. Tavares: «Sussidi o fabbriche a rischio». Urso: «Entri lo Stato»

di Bianca Carretto

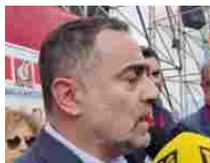


La misura ha incontrato lo scetticismo dei sindacati metalmeccanici, ma il plauso dell'associazione della componentistica. «Siamo fiduciosi che il nuovo piano incentivi presentato questa mattina in occasione dell'incontro plenario del Tavolo Sviluppo Automotive, nei prossimi mesi possa sostenere la domanda, contribuendo al raggiungimento di un livello fisiologico delle immatricolazioni nel 2024», è stato il commento di Roberto Vavassori, presidente Anfia. «Auspichiamo che sia rapido l'iter di pubblicazione del Dpcm che disciplinerà il nuovo schema di incentivazione, così da rendere presto effettive le misure». Il decreto, dopo le firme dei ministeri competenti, approderà in Corte dei conti. Potrebbe diventare operativo già a marzo.

LO SCONTRO CON STELLANTIS

De Palma (Fiom): «Su Stellantis fermi tutti, ora il confronto riparta dal lavoro»

di Rita Querzè



Il mercato italiano delle quattro ruote ha aperto il 2024 a +10,6% rispetto a gennaio 2023 (141.946 immatricolazioni), dopo il rallentamento del trend positivo registrato lo scorso dicembre (+5,9%). Le vetture full electric immatricolate nel primo mese dell'anno sono state invece 2.947 (-56,6% rispetto al mese precedente e -11,6% rispetto a gennaio 2023), con la quota di mercato scesa al 2,1% dal 6,1% registrato a dicembre 2023 e dal 2,6% del gennaio 2023.

CORRIERE MOTORI
MOBILITÀ INNOVAZIONE SOSTENIBILITÀ

NEWS PROVE MOBILITÀ SOSTENIBILE SALONI ED EVENTI MOTO GUIDE VIDEO

Tecnologia Incentivi Marche Nuova mobilità Foto Speciali Auto d'epoca



IMMATRICOLAZIONI



Mercato auto Italia, gennaio positivo per le vendite, ma le elettriche perdono quota

di Maurizio Bertera



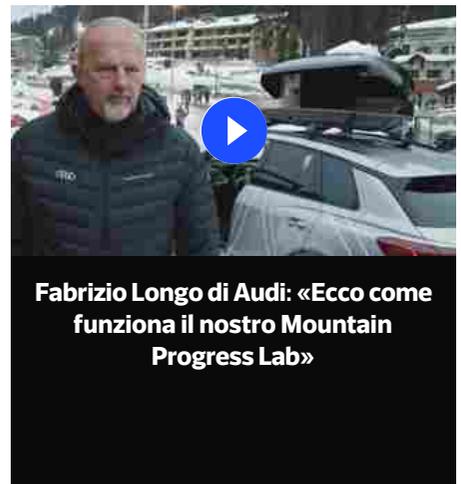
Nel confronto con il primo mese del 2023, c'è stata una crescita (+10,61%) che però non illude gli addetti ai lavori. Tra le Case, Dacia viene superata solo da Fiat. La Panda mantiene il primato assoluto. Male le auto elettriche: -10,8%.



Mercato auto Italia, gennaio positivo per le vendite, ma le elettriche perdono quota

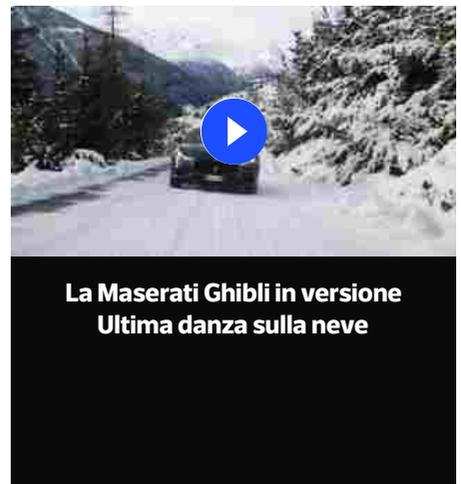
Secondo i dati del Ministero dei Trasporti e riportati dall'associazione dei costruttori Anfia, **le immatricolazioni di nuove auto a gennaio sono state 141.946**, il 10,6% in più rispetto allo stesso mese del 2023: il miglioramento è sempre legato alla maggior disponibilità di prodotto presso le reti di vendita, ma sull'andamento dello scorso mese dovrebbe aver influito anche il ripristino, in tutta fretta, dei vecchi incentivi. Ma alla luce di questa situazione le immatricolazioni si dovrebbero mantenere su bassi livelli fino all'entrata in vigore del nuovo pacchetto.

CORRIERE TV



Fabrizio Longo di Audi: «Ecco come funziona il nostro Mountain Progress Lab»

CORRIERE TV



La Maserati Ghibli in versione Ultima danza sulla neve

CORRIERE TV

In rosso rispetto al 2019

Ecco perché Unrae - l'associazione dei costruttori esteri - tira il freno a meno, nella sua immancabile nota mensile. «In gennaio, 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%». In ogni caso, si conferma ancora lontano il ritorno ai livelli pre-pandemia del 2019: infatti, secondo le elaborazioni dell'Unrae, le registrazioni risultano in flessione del 13,3%, una percentuale comunque inferiore al 20% e passa di alcuni mesi dell'anno appena trascorso.

Exploit di Peugeot

Il primo mese dell'anno - anche e soprattutto per la disponibilità diversa tra Casa e Casa - ha portato più di un cambiamento rispetto ai valori dell'intero 2023. **La classifica delle prime dieci vede sì Fiat Panda** (11.149 unità) e Dacia Sandero (6.617) al primo e secondo posto ma al terzo posto c'è la Citroen C3 (4.697), ottava a fine 2023. Dietro ci sono Jeep Avenger (in crescita clamorosa, era 18ma), Lancia Ypsilon, Toyota Yaris Cross, Peugeot 2008, Volkswagen T-Roc, Peugeot 208 e Dacia Duster. Con due modelli nella top ten, non stupisce che Dacia (+18,98%) si sia issata al secondo posto nella graduatoria riservata alle Case. Fiat, ancora leader, ha venduto solo 5.500 auto in più del brand rumeno del gruppo Renault. Impensabile sino a pochi anni fa. Terzo posto fra le marche per Toyota che ha scavalcato Volkswagen e Peugeot (comunque con +59%), molto bene anche Opel, Nissan e Suzuki tra i brand storici mentre continuano a volare MG e DR Motors tra le emergenti. Ma, lo ripetiamo, solo tra un paio di mesi si potranno dare le prime sentenze.

L'attesa nuove alle elettriche

L'analisi delle immatricolazioni per tipologia di alimentazione vede le elettriche tornare a un calo a doppia cifra dopo il boom di dicembre. Si tratta di un calo del 10,8% che porta a un terribile 2,1% sul mercato totale. Fanno peggio le ibride plug-in: **-33,1% e quota in contrazione dal 4,7% al 2,8%**. Al contrario, le ibride non ricaricabili salgono del 14,8% (+20,4% per le "full", +12,7% per le "mild") e passano dal 36,7% al 38% del mercato. Tra le motorizzazioni tradizionali, le auto a benzina crescono del 27,2%, per una quota in miglioramento dal 26,4% al 30,3%, mentre le diesel perdono l'8% e scendono dal 19% al 15,8%. Per il metano, invece, il calo è del 24% e la quota stabile allo 0,2%. Infine, prosegue il buon andamento del Gpl: +16,5%, per un peso aumentato dal 10,3% al 10,8%. Osserva Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, «E' necessario che il nuovo piano del Governo funzioni nel più breve tempo possibile anche per sostenere gli



CORRIERE TV



automobilisti italiani nella sostituzione delle loro auto in una fase di mercato che ha visto i prezzi delle auto subire aumenti molto rilevanti: dal 2019 al 2022 infatti vi sono stati aumenti del 34,3%».

2 febbraio 2024 (modifica il 2 febbraio 2024 | 11:50)

© 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 |

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

Servizi | Scrivi | Cookie policy e privacy | Preferenze sui Cookie



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Unrae, bene gli incentivi ma mercato rischia il blocco. Anfia, nuovo piano sosterrà domanda ma necessaria tempestività

condividi l'articolo



«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», Lo afferma il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. «Il Decreto finalizzato dal MiMit - osserva - 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. I timori di un'attesa deleteria per il mercato sembrano confermati dal forte rallentamento non solo della raccolta ordini, ma anche delle immatricolazioni di auto Bev e Phev, che a gennaio si fermano a quota 2,1% per le Bev e 2,8% per le Phev: in totale, una quota del 4,9% di auto con la spina, la più bassa da gennaio 2021».

«Il mercato auto italiano apre il 2024 in crescita (+10,6%) 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». Lo afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. «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 - aggiunge Vavassori - misure fondamentali nella

ECONOMIA



BOTTA E RISPOSTA
Tavares, senza sussidi Stellantis a rischio in Italia. Urso, intervento Stato? Valutiamo



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

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

direzione della graduale decarbonizzazione e del rinnovo del parco circolante.

Auspichiamo che sia rapido l'iter di pubblicazione del Dpcm che disciplinerà il nuovo schema di incentivazione, così da rendere presto effettive le misure. Parallelemente alle azioni sulla domanda, prosegue il lavoro dei cinque sottotavoli dedicati alle misure per la filiera in ambito produzione, efficientamento produttivo, ricerca e sviluppo, formazione e occupazione, transizione della componentistica, con l'obiettivo di costruire in Italia 1 milione di veicoli e i loro componenti».

condividi l'articolo



Venerdì 2 Febbraio 2024 - Ultimo aggiornamento: 09:30 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Unrae, bene gli incentivi ma mercato rischia il blocco. Anfia, nuovo piano sosterrà domanda ma necessaria tempestività



Tavares, senza sussidi Stellantis a rischio in Italia. Urso, intervento Stato? Valutiamo



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

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Mercedes ufficializza, Hamilton lascia a fine 2024. Lewis: «Entusiasta per nuova sfida». E la Ferrari gli dà il benvenuto



Sainz: «Lascio la Ferrari dopo il 2024 ma quest'anno darò tutto per squadra e tifosi»



Hamilton in Ferrari, il sogno diventa realtà. Forse l'annuncio in giornata, i bookmaker non accettano più scommesse

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Moto Guzzi V7 Stone Ten è un tributo a passione guzzista. Allestimento dedicato ai 10 anni della community The Clan



BMW R18 One Eight C firmata Paul Yaffe. Debutto a Verona per one-off su base R18 Transcontinental



Piaggio lancia la Vespa 946 Dragon, serie limitata prodotta in 1.888 esemplari in omaggio al nuovo anno lunare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ADV



MERCATO

Mercato italiano

Bene i nuovi incentivi, ma si teme per i tempi di attuazione

Rosario Murgida | Pubblicato il 02/02/2024 | 0 commenti

VIDEOPERTINA

LBX, la Lexus più piccola di sempre

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il **mercato dell'auto italiano** ha iniziato l'anno in spolvero, con una crescita delle immatricolazioni di nuovo **a doppia cifra**. Tuttavia, associazioni ed esperti del settore temono ancora che la domanda si blocchi improvvisamente a causa dei lunghi tempi di attuazione del relativo Dpcm e per questo chiedono un processo legislativo rapido.

I timori dell'Unrae. "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", osserva Michele Crisci, presidente dell'associazione delle Case estere, aggiungendo che 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". "I timori di un'attesa deleteria per il mercato sembrano confermati dal forte rallentamento non solo della raccolta ordini, ma anche delle immatricolazioni di auto Bev e Phev, che a gennaio si fermano a quota 2,1% per le prime e 2,8% per le seconde: in totale, un 4,9% di auto con la spina, la più bassa da gennaio 2021", conclude Crisci.

Gli auspici della filiera. Dello stesso avviso Roberto Vavassori, presidente dell'associazione della filiera automobilistica **Anfia**, che esprime fiducia sul possibile effetto positivo dei nuovi incentivi sulla domanda, ma auspica anche "un rapido iter di pubblicazione del Dpcm che disciplinerà il nuovo schema di incentivazione". Pure Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, si augura un processo legislativo rapido per "evitare ulteriori penalizzazioni sul mercato"; tuttavia, il numero uno dei concessionari, pur apprezzando "lo sforzo e l'impegno del Ministro Urso nel modificare l'attuale schema di incentivi", sottolinea come il nuovo schema arrivi "con forte ritardo rispetto alle richieste avanzate già oltre un anno fa dalla filiera automotive, con tutte le problematiche connesse alla sfasatura temporale tra la 'politica dell'annuncio' e l'effettiva operatività delle misure, che inevitabilmente sta impattando sugli ordini di acquisto". Cosentino sottolinea l'aumento dell'indecisione e della 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". "Adesso - aggiunge Francesco Naso, segretario generale di **Motus-E** - diventa essenziale la massima rapidità nel processo attuativo, affinché gli incentivi arrivino velocemente ai cittadini, che in questa fase di passaggio da uno schema incentivante all'altro stanno inevitabilmente rinviando gli acquisti, con il rischio di generare una



GAMMA ELETTRICA FIAT

Alla scoperta degli iconici modelli in un viaggio senza tempo

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

Focus ON



**Nuovo
Amarok:
intelligenza**

NFO PUBBLICITARIA

ADV

ADV

pericolosa paralisi del mercato".

Conseguenze e previsioni. Le conseguenze le spiega il Centro Studi Promotor, secondo il quale "le immatricolazioni si dovrebbero mantenere su bassi livelli fino all'entrata in vigore del nuovo pacchetto". Per il presidente Gian Primo Quagliano, "è quindi necessario che il nuovo piano del governo sia varato nel più breve tempo possibile anche per sostenere gli automobilisti italiani nella sostituzione delle loro auto in una fase di mercato che ha visto i prezzi delle auto subire aumenti molto rilevanti". In sostanza, sul mercato aleggia una generalizzata incertezza. Lo dimostra il commento di **Dataforce** sulle prospettive annuali. "Le attese per il 2024 restano molto incerte: al momento confermiamo un volume ottimistico di 1.630.000 nuove immatricolazioni per le auto passeggeri, cioè circa 60 mila in più rispetto al 2023 (+3,7%)", affermano dalla società di ricerche, puntando poi l'attenzione sul fenomeno delle autoimmatricolazioni, risultate in calo del 5% dopo mesi di crescita a doppia cifra. "A gennaio hanno rallentato, e non di poco - afferma Laura Gobbini, Project Manager & Data Analyst di Dataforce Italia - ma il vero segnale su questo canale è dato dall'inversione delle intestazioni dalle reti dei dealer alle case auto alcune delle quali, per effetto del nuovo modello di agenzia che hanno deciso di intraprendere, si son dovute rimboccare le maniche direttamente per far quadrare il fine mese. Lo dimostrano i numeri: intestazioni a uso proprio dei concessionari -17%, a uso proprio dei costruttori +173%".

TAGS:

MERCATO

MERCATO ITALIANO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA

Disclaimer



QUATTORRUOTE

[Contatti](#) [Redazione](#)
[Termini e Condizioni d'Uso](#)



Domus | Dueruote | Il Cucchiario d'Argento | Meridiani Montagne | Ruoteclassiche | Motonline | Editoriale Domus | Accademia ED | Pista ASC |
Quattroruote Professional | Pubblicità | ShopED

Editoriale Domus SpA Via G. Mazzocchi, 1/3 20089 Rozzano (Mi) - Codice fiscale, partita IVA e iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n. 07835550158
R.E.A. di Milano n. 1186124 - Capitale sociale versato € 5.000.000,00 - Tutti i Diritti Riservati - Privacy - Informativa Cookie completa - Gestione Cookies - Lic. SIAE n. 4653/I/908



ORGANIZZATORE ITALIANO DEL PREMIO
THE CAR OF THE YEAR

[LEGGI LA RIVISTA](#)

[ABBONATI ORA](#)

[Prove Database](#)
→

[Listino Nuovo](#)
→

[Annunci Auto](#)
→

≡ MENU



[🏠](#) / [ATTUALITÀ](#)

Mercato auto: in Italia si cresce con il 10,6% a gennaio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Sono state immatricolate nel Bel Paese ben 141.946 auto, con Stellantis che ha venduto 49.285 auto, il 13,3% in più dell'anno precedente

MERCATO AUTO ITALIA



di Redazione

18 minuti fa



Il primo mese del 2024 è stato proficuo per quanto riguarda il **mercato dell'auto in Italia**. I numeri – dati del ministero dei Trasporti - parlano abbastanza chiaro: a gennaio, da noi, **sono state immatricolate 141.946 auto**, segnando un **+10,6%** rispetto allo stesso mese del 2023. Stellantis, ad esempio, ha venduto 49.285 auto, il 13,3% in più dell'anno precedente.



La prospettiva



Roberto Vavassori, presidente **dell'Anfia**, ha detto che "il mercato auto italiano apre il 2024 in crescita (+10,6%) 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. Auspichiamo che sia rapido l'iter di pubblicazione del Dpcm che disciplinerà il nuovo schema di incentivazione, così da rendere presto effettive le misure. Parallelamente alle azioni sulla domanda, prosegue il lavoro dei cinque sotto-tavoli dedicati alle misure per la filiera in ambito produzione, efficientamento produttivo, ricerca e sviluppo, formazione e occupazione, transizione della componentistica, con l'obiettivo di costruire in Italia 1 milione di veicoli e i loro componenti", conclude poi.

Ma gli incentivi?

Pur essendoci una *“apertura positiva per il mercato italiano dell'auto”* il **Centro Studi Promotor** ha sottolineato che il dato di gennaio *“va 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 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%, quella per le vetture con emissioni di CO2 da 21 a 60 gr/km per l'1,2%, mentre la piattaforma per le auto con emissioni da 61 a 135 gr/km di CO2 per l'87%. Questi dati mettono in luce che l'interesse del pubblico è forte soprattutto per le auto tradizionali, mentre per le auto elettriche occorrerebbero incentivi molto più robusti di quelli previsti.”*

*“Incentivi più robusti arriveranno però con il nuovo piano dell'auto presentato dal ministro Adolfo Urso che prevede uno **stanziamento di 950 milioni**. Questo piano dovrebbe diventare operativo nei prossimi mesi con soluzioni molto più efficaci di quelle del passato, favorendo le famiglie con redditi più bassi e l'acquisto di vetture elettriche, anche se il 40% delle risorse dovrebbero essere riservate ad auto con emissioni di CO2 contenute tra 61 e 135 gr/km e con qualsiasi tipo di alimentazione. Le immatricolazioni si dovrebbero mantenere su bassi livelli fino all'entrata in vigore del nuovo pacchetto di incentivi”. Secondo **Gian Primo Quagliano**, presidente del Centro Studi Promotor, *“è quindi necessario che il nuovo piano del governo sia varato nel più breve tempo possibile anche per sostenere gli automobilisti italiani nella sostituzione delle loro auto in una fase di mercato che ha visto i prezzi delle auto subire aumenti molto rilevanti”.**

Auto è anche su YouTube, iscrivetevi e attivate la campanella

MERCATO AUTO ITALIA

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](#).

co2motori - Un'idea di Ferdinando Sarno

consumare poco inquinare meno - LifeStyle

[Home page](#)

[Le Prove](#)

[In arrivo](#)

[Mercato e dintorni](#)

[Lo Sapete che?](#)

venerdì 2 febbraio 2024

Mercato Auto: a gennaio +10,6% ma le auto elettriche non vanno (- 11,1% e quota del 2,1%)



A gennaio 2024, il mercato italiano dell'auto totalizza 141.946 immatricolazioni (+10,6%) contro le 128.329 registrate a gennaio 2023. Pochissimo interesse per le elettriche che registrano l'inconsistente quota 2,1%.



"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. Auspichiamo che sia rapido l'iter di pubblicazione del DPCM che disciplinerà il nuovo schema di incentivazione, così da rendere presto effettive le misure. Parallelamente alle azioni sulla domanda, prosegue il lavoro dei cinque sotto-tavoli dedicati alle misure per la filiera in ambito produzione, efficientamento produttivo, ricerca e sviluppo, formazione e occupazione, transizione della componentistica, con l'obiettivo di costruire in Italia 1 milione di veicoli e i loro componenti".

Nissan Juke 1.5 dCi Tekna (prova su strada)



Nissan Juke è una delle poche vetture che negli ultimi anni si è particolarmente distinta per originalità.

Nuova Volvo V60: non è la solita wagon (prova su strada)



Non ha nulla da invidiare alle tedesche: ottima accessibilità, posizione di guida ideale, forse non sportivissima ma comodissima sì; spazio a volontà, vani porta-oggetti ben distribuiti e ottima versatilità, alla cui base metterei il sistema di seduta intelligente.

DS4: è la più tedesca fra le francesi (prova su strada)



Se lo scopo era quello di creare un brand premium con tutte le carte

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, 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, 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%. 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.

Per quanto riguarda questi ultimi, nella Top Ten mensile dei "SUV piccoli" troviamo Jeep Avenger al primo posto, Opel Mokka al terzo e Citroen C3 Aircross al quarto. Considerando DR, la 3.0 si trova al nono posto. Tra i SUV compatti, Peugeot 2008, Fiat 500x e Jeep Compass si trovano rispettivamente al secondo, ottavo e decimo posto, mentre tra i medi sono presenti Alfa Romeo Tonale al secondo e DS 7 al decimo.

Sempre più marginale la quota di Monovolumi e Multispazio (1,1%, in calo dell'11,1%). Secondo l'indagine ISTAT, a dicembre 2023 si stima un aumento sia dell'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100), che passa da 103,6 a 106,7, sia dell'indice composito del clima di fiducia delle imprese (lesi), da 103,5 a 107,2. In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, l'indice relativo all'opportunità

(leggi: modelli) in regola per mettersi in competizione con le tre case tedesche, beh... direi che (quasi) ci siamo. E' questa la mia sensazione dopo aver guidato per qualche settimana la nuova DS 4, che definisco "la più tedesca delle francesi".

Si scrive S-Cross... si legge SUV



Il listino della nuova Suzuki S-Cross parte da 18.990 euro (chiavi in mano) e fino al 30 settembre, la versione 1.0 Boosterjet Easy è proposta al prezzo di lancio di 15.190 euro.

Post più popolari



Stellantis Italia: ecco come cambia il team di PR & Communication

Claudio D'Amico Dal 1° febbraio Marco Freschi assume l'incarico d...



MAZDA AWD Experience: Jinba Ittai sull'Appennino abruzzese

Sapete qual è il significato di Jinba Ittai?

Per Jinba Ittai si intende il senso di simbiosi del guidatore con la sua auto. Senso che, per l...



Kia 4screen: il cliente innanzitutto

Con l'ultimo aggiornamento software, Kia introduce 4scre...

il sistema capace di connettere le aziende e i servizi con gli utenti Kia attra...



Gruppo Renault: annullata la quotazione in Borsa di Ampere

Il Gruppo Renault ha creato Ampere,

unico pure player europeo nel settore dei veicoli elettrici e del software, con l'obiettivo di democrat...



Mercato europeo dell'auto: la Germania? Colpita e affondata (dall'elettrico!?)

Il mercato europeo archivia il 2023 con 12,8 milioni di immatricolazioni (+13,7% sul 2022 e -18,7% sul 2019). A dicembre, bene la Francia (+...

attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, risulta in crescita rispetto a novembre (da -79,2 a -72,6).

Il **Gruppo Stellantis**, complessivamente, totalizza nel mese 49.409 immatricolazioni (+12,8%), con una quota di mercato del 34,8% (era 34,1% a gennaio 2023). Sono sei i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di gennaio, con **Fiat Panda stabile in testa alla classifica (11.077 unità)** seguita, al terzo posto, da Citroen C3 (4.541), che recupera una posizione rispetto alla classifica di dicembre, e, al quarto, da **Jeep Avenger (4.389)**. Al quinto posto, si colloca **Lancia Ypsilon (3.910)**, seguita, al sesto, da **Peugeot 2008 (3.192)**, che sale di due posizioni, e, al nono, da **Peugeot 208 (3.045)**. Il mercato di **DR Automobiles**, con i suoi marchi **DR, EVO, Sportequipe e Icks**, registra un incremento dell'83,1% nel mese e sale al 2,1% del mercato. Per finire, il mercato dell'usato totalizza 459.360 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a gennaio 2024, il 17,1% in più rispetto a gennaio 2023.

Publicato da Ferdinando Sarno alle 08:34



Nessun commento:

Posta un commento

[Home page](#)

[Post più vecchio](#)

Iscriviti a: [Commenti sul post \(Atom\)](#)



Hyundai fornirà a Iveco Group un veicolo commerciale 100% elettrico

Hyundai Motor Company e Iveco Group (EXM: IVG) hanno annunciato la firma di un accordo di fornitura per l'Europa di un veicolo commerciale...



BERNER Italia: 50 anni di successi e non sentirli

BERNER Italia, filiale italiana del Gruppo BERNER, festeggia il cinquantesimo anniversario di operatività sul territorio nazionale. Fondata ...



FORUM INTERNAZIONALE DEL TURISMO 2023: l'importanza del Motorsport per l'economia italiana

Secondo Sticchi Damiani (ACI) i soli GP a Monza, GP a Imola e il Rally Italia Sardegna "fanno girare" la bellezza di 868.567.026 euro...



Volkswagen, auto elettriche e ricarica: ecco che cosa ci attende nel prossimo futuro

Qual è il futuro della ricarica per le auto elettriche? Martin Roemheld, Responsabile dello Sviluppo e degli Investimenti di Elli, azienda e...



"Domusforum - the future of cities 2023": Lancia c'è!

Lancia ha partecipato, in qualità di Main Partner, alla sesta edizione del "think tank" internazionale che si è tenuto all'ADI Design...

Iscriviti a www.co2motori.blogspot.com

Cerca nel blog

Archivio blog

[febbraio \(5\)](#)

[gennaio \(34\)](#)

[dicembre \(33\)](#)

[novembre \(41\)](#)

[ottobre \(43\)](#)

[settembre \(56\)](#)

[agosto \(32\)](#)

Economy

2 febbraio 2024



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



HERCONOMY

SOSTENIBILITÀ FINANZIAMENTI FRANCHISING STORIE MANAGEMENT PROFESSIONISTI INTERNATIONAL BLACK

Home > EcoTODAY > Tavolo Automotive, Ecobonus 2024: 793 milioni per le auto

EcoTODAY

Tavolo Automotive, Ecobonus 2024: 793 milioni per le auto

Tavolo Automotive, Ecobonus 2024, Urso: "profondo cambiamento di rotta rispetto agli anni precedenti". 793 milioni per le auto

Victor De Crunari - 02/02/2024



Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy



Tavolo Automotive, Ecobonus 2024: si è tenuto a Palazzo Piacentini a Roma,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sede del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, un incontro del Tavolo Automotive per la presentazione dei contenuti del DPCM di rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti (Ecobonus).

All'incontro, presieduto dal ministro Urso, erano presenti il viceministro Valentino Valentini, il sottosegretario Fausta Bergamotto, i rappresentanti delle aziende che producono veicoli in Italia, delle organizzazioni sindacali e datoriali della filiera, delle Regioni e di [Anfia](#).

Il ministro Urso, in apertura dei lavori, ha illustrato le principali novità dell'Ecobonus 2024 che stanziava risorse per 950 milioni di euro per gli incentivi per l'acquisto di auto a basse emissioni inquinanti.

È previsto inoltre un contributo di rottamazione proporzionale alla classe ambientale di appartenenza del veicolo rottamato e la possibilità di rottamare anche le Euro 5. Nel 2024 il contributo massimo ottenibile, a fronte della rottamazione di un veicolo fino a Euro 2, salirà da 5.000 a 13.750 euro.

Tavolo Automotive, Ecobonus 2024: l'obiettivo è lo svecchiamento del parco auto italiano

Le risorse complessive dell'Ecobonus 2024 verranno così ripartite: 793 milioni per le auto; 35 milioni per ciclomotori, motocicli, quadricicli; 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri; 20 milioni per l'usato di auto; 50 milioni per un programma sperimentale di noleggio a lungo termine. "Questo nuovo Piano degli incentivi per il settore automotive poggia su tre pilastri: **lo svecchiamento del parco auto italiano, uno dei più vecchi in Europa**; il sostegno alla domanda delle persone con redditi più bassi; il rilancio della produzione di veicoli in Italia. Questo approccio si basa sulla convinzione che sia necessario un profondo cambiamento di rotta rispetto agli anni precedenti" – ha affermato il ministro Adolfo Urso – "Più sostenibilità ecologica, con uno sguardo alla sostenibilità sociale, vista la particolare attenzione riservata alle famiglie a basso reddito e alle imprese della filiera nazionale, parte fondamentale del nostro Made in Italy".

TAGS [ecobonus auto 2024](#) [tavolo automotive ecobonus 2024](#) [tavolo automotive ecobonus auto](#)
[tavolo automotive urso](#)



[Clicca e scopri Banca Generali](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

INDUSTRIA ITALIANA

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

ECONOMIA ITALIANA
& TREND

AZIENDE
INDUSTRIALI

DIGITALE,
ICT, IA

AUTOMAZIONE,
ROBOT, MACHINERY

ENERGIA &
INDUSTRIA



CHI SIAMO



ECONOMIA ITALIANA & TREND

Tavolo automotive: dal Mimit nuovi incentivi per 950 milioni euro

Le risorse complessive dell'Ecobonus 2024 verranno così ripartite: 793 milioni per le auto; 35 milioni per ciclomotori, motocicli, quadricicli; 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri; 20 milioni per l'usato di auto; 50 milioni per un programma sperimentale di noleggio a lungo termine

2 Febbraio 2024



E' stato illustrato anche il programma degli incentivi previsti nel 2024 per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici in ambito domestico

A Palazzo Piacentini a Roma, sede del **Ministero delle Imprese e del Made in Italy**, si è tenuto un incontro del **Tavolo Automotive** per la presentazione dei contenuti del Dpcm di rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti (Ecobonus). All'incontro, presieduto dal ministro **Urso**, erano presenti il viceministro **Valentino Valentini**, il sottosegretario **Fausta Bergamotto**, i rappresentanti delle aziende che producono veicoli in Italia, delle organizzazioni sindacali e datoriali della filiera, delle Regioni e di **Anfia**. Il ministro **Urso**, in apertura dei lavori, ha illustrato le principali novità dell'**Ecobonus 2024 che stanziava risorse per 950 milioni di euro per gli incentivi per l'acquisto di auto a basse emissioni inquinanti**. È previsto inoltre un contributo di rottamazione proporzionale alla classe ambientale di appartenenza del veicolo rottamato e la possibilità di rottamare anche le Euro 5. Nel 2024 il contributo massimo ottenibile, a fronte della rottamazione di un **veicolo fino a Euro 2, salirà da 5.000 a 13.750 euro**.

Le risorse complessive dell'Ecobonus 2024 verranno così ripartite: **793 milioni per le auto; 35 milioni per ciclomotori, motocicli, quadricicli; 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri; 20 milioni per l'usato di auto; 50 milioni per un programma sperimentale di noleggio a lungo termine**. A seguire è stato illustrato il programma degli incentivi previsti nel 2024 per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici in ambito domestico.

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





SOLID STATE RELAY
SERIE GRP-H

IO-Link

I primi SSR sul mercato
con IO-Link

GEFRAN
BEYOND TECHNOLOGY



gefran.com

Tavolo Stellantis

Il Tavolo odierno è stato occasione anche per un aggiornamento sullo stato di avanzamento dei Gruppi di Lavoro previsti dal Tavolo Sviluppo Automotive (o **Tavolo Stellantis**) e dedicati al Mercato, alla Competitività, alla Componentistica, a Lavoro e competenze e, infine, a R&S e centri di ingegneria.

«Questo nuovo piano degli incentivi per il settore automotive poggia su tre pilastri: lo svecchiamento del parco auto italiano, uno dei più vecchi in Europa; il sostegno alla domanda delle persone con redditi più bassi; il rilancio della produzione di veicoli in Italia. Questo approccio si basa sulla convinzione che sia necessario un profondo cambiamento di rotta rispetto agli anni precedenti» – ha affermato il ministro **Adolfo Urso** – «Più sostenibilità ecologica, con uno sguardo alla sostenibilità sociale, vista la particolare attenzione riservata alle famiglie a basso reddito e alle imprese della filiera nazionale, parte fondamentale del nostro Made in Italy».

A margine del Tavolo Automotive, il ministro **Adolfo Urso** ha incontrato i lavoratori della logistica dello stabilimento **Stellantis di Melfi**, stamane in presidio davanti alla sede del dicastero delle Imprese e del Made in Italy.





SOLID STATE RELAY
SERIE GRP-H

I primi relè stato solido sul mercato con IO-Link



15A / 25A

30A

40A / 50A

60A

75A

90A

120A



gefran.com

[Adolfo Urso](#) [Anfia](#) [Ecobonus 2024](#) [Mimit](#) [Ministero delle Imprese e del Made in Italy](#) [Notizie](#) [Stellantis](#) [Tavolo Automotive](#)

Articolo precedente

Luca Di Montezemolo attacca John Elkann e loda Giorgia Meloni: perché? Con quali progetti?

Articolo successivo

Tracciabilità della filiera: da TextileGenesis (Gruppo Lectra) due nuovi consorzi per calzaturiero e pelletteria

SOLID STATE RELAY
SERIE GRP-H

I primi relè stato solido sul mercato con IO-Link



15A / 25A

30A

40A / 50A

60A

75A

90A

120A



gefran.com

articoli correlati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'effetto annuncio frena l'auto elettrica: Ora fate presto

L'attesa dei nuovi incentivi rallenta le vendite, ma il Governo non dà certezze sulla data di partenza. E l'industria lancia l'appello. Si chiama effetto annuncio ed è quello che l'enciclopedia Treccani definisce variazione del comportamento degli operatori economici per effetto dell'annuncio di provvedimenti di politica economica da parte delle autorità di Governo dell'economia. Nel nostro caso, operatori economici sono i tanti automobilisti italiani interessati a comprare un'auto elettrica e disposti ad aspettare ancora un po', prima di passare alle zero emissioni:



Perché accontentarsi di un incentivo da 5.000 euro se l'Esecutivo promette aumenti fino a 13.750 euro? si saranno chiesti in molti. Il risultato è che il mercato di gennaio delle vetture full electric si dimezza rispetto all'anno scorso. Ritardi e promesse. Era stato del 4,2% il market share dei BEV (Battery electric vehicles) alla fine del 2023: numeri già poco incoraggianti nel confronto col resto d'Europa, ma che ora scendono addirittura a quota 2,1%, con appena 2.984 vendite, in controtendenza rispetto alle altre alimentazioni. Colpa non solo dei problemi annosi dell'elettrificazione, come scarsa diffusione delle colonnine di ricarica e scetticismo legato a prezzi e autonomia, ma anche dell'incertezza che regna attorno agli incentivi, partiti in ritardo (martedì 23 gennaio, seppur retroattivamente) e prossimi a un generoso restyling. Gli interni della Fiat 500e, l'auto elettrica italiana più venduta a gennaio. Come saranno i nuovi incentivi. Senza entrare troppo nei dettagli che trovate nel nostro approfondimento, l'Ecobonus all'acquisto di un'auto elettrica aumenterà fino a 8.750 euro: basterà rottamare una vettura Euro 0-2 e avere un'Isee inferiore ai 30.000 euro, anche se gli sconti saranno più ricchi per tutti. Ecco quindi che l'effetto annuncio paralizza parte del mercato italiano, ansioso di mettere le mani su contributi ben più succulenti. Il problema è però un altro: quanto saranno lunghi gli strascichi del clima che si è creato? Perché il Tavolo Automotive del 1° febbraio non ha fornito una data certa per la partenza dei nuovi incentivi. Ma quando arrivano? Fonti di InsideEVs e dell'industria dicono che i decreti attuativi verranno pubblicati non prima di marzo. Il rischio è che l'attesa del nuovo Ecobonus freni l'auto elettrica anche a febbraio e marzo stesso: un paradosso, visto che l'obiettivo degli sconti è proprio spingere il mercato delle zero emissioni. Massima rapidità e celerità chiedono perciò le associazioni Motus-E e Unrae attraverso rispettivamente il segretario generale Francesco Naso e il presidente Michele Crisci. Auspichiamo che sia rapido l'iter di pubblicazione del Dpcm, rilancia da [Anfia](#) il presidente Roberto Vavassori. L'industria delle quattro ruote è quindi pronta all'elettrificazione. Ora tocca al Governo rispondere presente. E il prima possibile. Condividi su Facebook Condividi su Twitter Condividi su LinkedIn Condividi su Flipboard Condividi su Reddit Condividi su WhatsApp Manda a email



Carburanti, prezzi in risalita: benzina self a 1,826 euro al litro. In autostrada verde servito a 2,168 euro

condividi l'articolo



È durata un solo giorno la calma sui listini dei prezzi consigliati dei maggiori marchi di carburanti. Oggi si presentano nuovi rialzi, mentre continuano a salire le medie nazionali dei prezzi praticati alla pompa. E sale anche il Gpl, dopo quattro mesi di calma piatta. Stando alla consueta rilevazione di Staffetta Quotidiana, questa mattina Eni ha aumentato di un centesimo al litro i prezzi consigliati di benzina, gasolio e Gpl. Queste sono le medie dei prezzi praticati comunicati dai gestori all'Osservatorio prezzi del ministero delle Imprese e del made in Italy ed elaborati dalla Staffetta, rilevati alle 8 di ieri mattina su circa 18mila impianti: benzina self service a 1,826 euro/litro (+3 millesimi, compagnie 1,834, pompe bianche 1,808), diesel self service a 1,788 euro/litro (+4, compagnie 1,795, pompe bianche 1,771).

Benzina servito a 1,964 euro/litro (+4, compagnie 2,009, pompe bianche 1,874), diesel servito a 1,926 euro/litro (+5, compagnie 1,970, pompe bianche 1,836). Gpl servito a 0,713 euro/litro (invariato, compagnie 0,721, pompe bianche 0,704), metano servito a 1,400 euro/kg (-3, compagnie 1,418, pompe bianche 1,386), Gnl 1,281 euro/kg (-7, compagnie 1,282 euro/kg, pompe bianche 1,280 euro/kg). Questi sono i prezzi sulle autostrade: benzina self service 1,908 euro/litro (servito 2,168),

ECONOMIA



LA POLEMICA
Urso: «Se Stellantis vende meno in Italia è un problema suo. A dicembre sorpasso della Volkswagen. Rivedano politiche»



I GIUDIZI
Unrae, bene gli incentivi ma mercato rischia il blocco. Anfia, nuovo piano sosterrà domanda ma necessaria tempestività

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

gasolio self service 1,877 euro/litro (servito 2,142), Gpl 0,846 euro/litro, metano 1,508 euro/kg, Gnl 1,317 euro/kg.

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/MESE per 1 anno

VAI ALLA PROMO

condividi l'articolo



Venerdì 2 Febbraio 2024 - Ultimo aggiornamento: 11:45 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Carburanti, prezzi in risalita: benzina self a 1,826 euro al litro. In autostrada verde servito a 2,168 euro



Urso: «Se Stellantis vende meno in Italia è un problema suo. A dicembre sorpasso della Volkswagen. Rivedano politiche»



Unrae, bene gli incentivi ma mercato rischia il blocco. Anfia, nuovo piano sosterrà domanda ma necessaria tempestività

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari ingaggia Hamilton, dal 2025 inizia una nuova era. Addio a Mercedes dopo aver vinto tutto



Mercedes ufficializza, Hamilton lascia a fine 2024. Lewis: «Entusiasta per nuova sfida». E la Ferrari gli dà il benvenuto



Sainz: «Lascio la Ferrari dopo il 2024 ma quest'anno darò tutto per squadra e tifosi»

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Moto Guzzi V7 Stone Ten è un tributo a passione guzzista. Allestimento dedicato ai 10 anni della community The Clan



BMW R18 One Eight C firmata Paul Yaffe. Debutto a Verona per one-off su base R18 Transcontinental



Piaggio lancia la Vespa 946 Dragon, serie limitata prodotta in 1.888 esemplari in omaggio al nuovo anno lunare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Informativa

x

Questo sito o gli strumenti terzi da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed utili alle finalità illustrate nella cookie policy. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta la [cookie policy](#). Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link o proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.

condannata pure in Appello

02/02/2024

Eppur si muove: finalmente tornano i treni in stazione

02/02/2024

Si ribalta con l'auto: muore un anziano a Macchiagode

«Senza incentivi l'evoluzione green rischia di fermarsi»

Tavares "spaventa" il governo in una intervista su Bloomberg e Urso annuncia il piano sull'elettrico

in Termoli - di Ppm - 2 Febbraio 2024

Inevitabile che la scena del confronto automotive sia stata presa dalle parole del Ceo Carlos Tavares, che ha mostrato i muscoli dopo le recenti polemiche politiche sulle scelte strategiche del gruppo Stellantis. «Il mercato dei veicoli elettrici in Italia è molto, molto piccolo. Senza incentivi non si può andare avanti. Se non si danno sussidi per l'acquisto di veicoli elettrici, si mettono a rischio gli impianti in l'Italia - ha continuato Tavares nella sua intervista a Bloomberg - quello che sta



succedendo con Stellantis è un capro espiatorio nel tentativo di evitare di assumersi la responsabilità delle proprie azioni. Se non vuoi che i veicoli elettrici progrediscano, devi solo fermare gli incentivi». «Io non sono sempre d'accordo con il governo francese e Stellantis non è nelle mani del governo francese. Se parliamo del mandato francese che stanno cercando di usare come capro espiatorio, ignorano il fatto che il Ceo della società è un signore portoghese». C'era comunque grande attesa per il confronto sull'automotive avvenuto ieri a Roma, nella sede del Mimit, a Palazzo Piacentini.

L'occasione era quella della presentazione dei contenuti del Dpcm di rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti (Ecobonus). All'incontro, presieduto dal ministro Urso, erano presenti il viceministro Valentino Valentini, il sottosegretario Fausta Bergamotto, i rappresentanti delle aziende che producono veicoli in Italia, delle organizzazioni sindacali e datoriali della filiera, delle Regioni e di Anfia. Il ministro Urso, in apertura dei lavori, ha illustrato le principali novità dell'Ecobonus 2024 che stanziava risorse per 950 milioni di euro per gli incentivi per l'acquisto di auto a basse emissioni inquinanti. È previsto inoltre un contributo di rottamazione proporzionale alla classe ambientale di appartenenza del veicolo rottamato e la possibilità di rottamare anche le Euro 5. Nel 2024 il contributo massimo ottenibile, a fronte della rottamazione di un veicolo fino a Euro 2, salirà da 5.000 a 13.750 euro. Le risorse complessive dell'Ecobonus 2024 verranno così ripartite: 793 milioni per le auto; 35 milioni per ciclomotori, motocicli, quadricicli; 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri; 20 milioni per l'usato di auto; 50 milioni per un programma sperimentale di noleggio a lungo termine. A seguire è stato illustrato il programma degli incentivi previsti nel 2024 per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici in ambito domestico. Il Tavolo è stato occasione anche per un aggiornamento sullo stato di avanzamento dei

Gruppi di Lavoro previsti dal Tavolo Sviluppo Automotive (o Tavolo Stellantis) e dedicati al Mercato, alla Competitività, alla Componentistica, a Lavoro e competenze e, infine, a R&S e centri di ingegneria. «Questo nuovo Piano degli incentivi per il settore automotive poggia su tre pilastri: lo svecchiamento del parco auto italiano, uno dei più vecchi in Europa; il sostegno alla domanda delle persone con redditi più bassi; il rilancio della produzione di veicoli in Italia. Questo approccio si basa sulla convinzione che sia necessario un profondo cambiamento di



Area Abbonati **PRIMO PIANO**

Cerca

Cosa stai cercando?

Cerca

AskaneWS

[Apple: ricavi tornano a crescere grazie a iPhone, male la Cina](#)

Milano, 2 feb. (askaneWS) - Apple chiude il primo trimestre dell'anno fiscale 2023-2024 con un [...]

[Meta: ricavi IV trim. +25%, al via dividendo trimestrale e buyback](#)

Milano, 1 feb. (askaneWS) - Meta la social media company che controlla Facebook, Instagram e [...]

[Giulia Cecchetti, a Padova al via consegna laurea alla memoria](#)

Padova, 2 feb. (askaneWS) - E' iniziata all'ateneo di Padova la cerimonia di conferimento della [...]

Recenti

Popolari

Tag

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

rotta rispetto agli anni precedenti - ha affermato il ministro Adolfo Urso - più sostenibilità ecologica, con uno sguardo alla sostenibilità sociale, vista la particolare attenzione riservata alle famiglie a basso reddito e alle imprese della filiera nazionale, parte fondamentale del nostro Made in Italy». A margine del Tavolo Automotive, il ministro Adolfo Urso ha incontrato i lavoratori della logistica dello stabilimento Stellantis di Melfi, in presidio davanti alla sede del dicastero delle Imprese e del Made in Italy. Infine, sulla polemica di Tavares: «Ci hanno chiesto un piano incentivi significativo e straordinario, lo abbiamo mantenuto»: solo per il 2024 sono a disposizione 950 milioni di euro. Qual è la terza richiesta che ci arriva? Se Tavares o altri ritengono che l'Italia debba fare come la Francia che recentemente ha aumentato i diritti di voto in Stellantis, se vogliono una partecipazione attiva per far valere le ragioni dei cittadini italiani e del settore all'interno della multinazionale ce lo chiedano e possiamo ragionare». La differenza però è che «loro sono nel capitale azionario e noi no».

Stampa Articolo

Share on:

WhatsApp

Posta

Articoli Correlati



Termoli. Banditi i tre concorsi per primari di Ginecologia, Chiru...



Termoli. Felice: «Presto ci saranno pure i concorsi di primariat...



«Passato e... futuro», 19 anni fa moriva Girolamo La Penna



«Disoccupati da troppi anni e senza alcuna prospettiva»

Commenta

Commento

Il tuo Nome *

La tua E-Mail *

Invia

Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. [Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.](#)



Patriciello pronto alla sfida: non ci si stanca mai delle passioni...

2 Febbraio 2024



«Senza incentivi l'evoluzione green rischia di fermarsi»

2 Febbraio 2024



Cercemaggiore. Maltrattamenti agli alunni della materna, maestra condannata pure in Appello

2 Febbraio 2024



Eppure si muove: finalmente tornano i treni in stazione

2 Febbraio 2024



Si ribalta con l'auto: muore un anziano a Macchiagodena

2 Febbraio 2024

Il meteo di oggi





AUTO Il nuovo schema di bonus è una richiesta-chiave di Stellantis per risollevare la produzione in Italia: ma quante risorse andranno a veicoli prodotti negli impianti dell'ex Fiat? Poche. Ecco perché

Gli incentivi sbagliati

di **Andrea Boeris**

Invece di placarsi, lo scontro tra il governo italiano e i vertici di Stellantis sul destino degli stabilimenti italiani dell'ex Fiat sta diventando di giorno in giorno più duro. Il culmine si è toccato giovedì 1 febbraio, quando era previsto un tavolo automotive dal quale non è emersa alcuna novità risolutiva, mentre gli animi tra le parti - se possibile - si sono ulteriormente surriscaldati. Stellantis ha minacciato di chiudere alcuni dei suoi stabilimenti in Italia e lo ha fatto direttamente per bocca del suo capo azienda. «Senza incentivi Mirafiori e Pomigliano sono a rischio», ha sentenziato Carlos Tavares, parlando a *Bloomberg Tv*. La replica non si è fatta attendere ed è arrivata da Adolfo Urso. Incalzato dalle domande dei giornalisti sul recente aumento dei diritti di voto della Francia in Stellantis, come raccontato per primo da questo giornale, il ministro delle Imprese e del Made in Italy ha ribadito che «lo Stato è pronto a entrare» (per capire come potrebbe fare, si veda il box nella pagina a fianco).

Come noto, il terreno di scontro è il milione di auto (più ragionevolmente di veicoli, tra automobili e mezzi commerciali) da produrre in Italia. Un traguardo ancora molto lontano, se nel 2023 sono stati realizzati 750 mila tra auto e veicoli commerciali e le prospettive di produzione per il 2024, anche per via della transizione all'elettrico soprattutto a Melfi e dei problemi di Mirafiori, non sono positive. Al centro del dibattito tra governo e Stellantis c'è un elemento considerato chiave per sostenere non soltanto la vendita di automobili in un mercato, quello italiano, che ha il parco veicoli con un'età media tra le più alte d'Europa, ma anche e soprattutto la produzione di auto realizzate negli stabilimenti ex Fiat presenti in Italia: gli incentivi.

Ebbene, al tavolo che si è tenu-

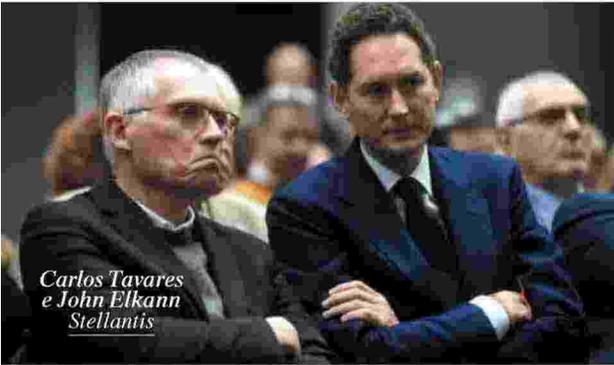
to il primo febbraio i rappresentanti del governo, insieme al ministro Urso, hanno illustrato nei dettagli il nuovo schema dei bonus ai rappresentanti delle aziende che producono veicoli in Italia (quindi Stellantis), delle organizzazioni sindacali e datoriali della filiera, delle Regioni e di Anfia. A disposizione con l'Ecobonus 2024, probabilmente da marzo, ci sarà quasi un miliardo di euro (950 milioni) e la fetta più grande degli incentivi, ovvero 793 milioni è riservata proprio a chi compra automobili. Tra l'altro sono previsti anche vari contributi per la rottamazione, che per la prima volta potrà riguardare anche le auto Euro 5. Rottamando i veicoli più inquinanti, dall'Euro 0 all'Euro 2, si potrà avere un contributo fino a 13.750 euro. In ogni caso, le risorse destinate alle auto sono cresciute di 223 milioni dai 570 che erano nel piano 2022-24. Bene, direte voi. Sì, ma quanti di questi incentivi potranno effettivamente andare ad auto prodotte in Italia? Se lo è chiesto Gerardo Giannone, che lavora a Pomigliano da oltre vent'anni e sa di cosa parla. Dopo aver guardato lo schema dei nuovi incentivi la sua risposta è sconcertante: degli oltre 750 milioni previsti, a favore degli stabilimenti italiani può andarne a malapena la metà della metà. Ecco perché.

Alle auto elettriche, o comunque a quelle con emissioni di CO₂ inferiori a 20 g/km (solo le elettriche riescono a starci dentro), sono riservati 240 milioni, 35 milioni in più di quelli stanziati in precedenza. Soltanto che c'è un problema: in Italia al momento viene prodotta una sola auto elettrica. È la Fiat 500 elettrica realizzata a Mirafiori, modello che tra l'altro costa attorno ai 30 mila euro (troppo, vista la crescente concorrenza) e che viene definito «già vecchio» (con tecnologie per l'elettrico datate). Non a caso Stellantis ne ha prodotte meno di 80 mila rispetto alle 100 mila previste lo scorso anno.

Quindi, dei 240 milioni di in-

centivi per le elettriche quanti andranno ad auto prodotte in Italia? Pochissimi. La situazione però è abbastanza critica anche per quanto riguarda la fascia più corposa di incentivi, ovvero la quota riservata alle auto con emissioni comprese tra 61 e 135 g/km, a cui sono riservati 403 milioni: qui rientrano auto full hybrid e mild hybrid, ma anche a benzina e gpl. Quest'ultimo vale circa il 10% del mercato italiano, ma in Italia non si producono auto con quel tipo di alimentazione. E allora quanti sono i veicoli prodotti da Stellantis in Italia che potranno accedere a questa fascia di incentivi? Sicuramente nessuno dei modelli prodotti a Cassino, perché l'impianto produce l'Alfa Romeo Giulia, l'Alfa Romeo Stelvio e la Maserati Grecale, tutte vetture che superano il limite dei 135 chilogrammi di CO₂ per chilometro.

Guardando invece a Pomigliano, c'è la Panda mild hybrid che può usufruire di questa fascia di incentivi e qualcosa potrà raccogliercelo anche l'Alfa Romeo Tonale, anche se si parla di volumi molto più bassi rispetto al modello Fiat che sostiene la produzione dello stabilimento campano. A Melfi potranno usufruirne, oltre alla Fiat 500 X, i modelli Jeep Renegade e Compass. I valori di mercato dell'impianto di Melfi rappresentano però meno del 10% del mercato e questo significa che, Pomigliano e Panda a parte e con gli altri numeri così bassi, dei 403 milioni di questi incentivi la produzione italiana di Stellantis potrà probabilmente beneficiarne per al massimo 100-120 milioni, ovvero meno della metà della metà di quelli messi a disposizione dal governo. E il resto dove andrà? Tutto a stabilimenti stranieri, ovviamente anche di Stellantis: basta pensare, ad esempio, ai vari modelli Peugeot e Opel che potranno continuare ad accedere a questo nuovo schema di incentivi. (riproduzione riservata)



LE AUTO STELLANTIS PRODOTTE IN ITALIA CHE ACCEDERANNO AI NUOVI INCENTIVI

MIRAFIORI	Fiat 500 elettrica
CASSINO	nessuna
POMIGLIANO	Fiat Panda, Alfa Tonale
MELFI	Fiat 500X, Jeep Renegade e Compass

Fonte: elaborazione Milano Finanza

Withub

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Automotive Dal Governo 1 miliardo di ecoincentivi

Ammonta a 950 milioni di euro (di cui 10 ereditati dai fondi 2023) il nuovo programma di ecoincentivi 2024 che entrerà in vigore entro la fine di marzo. Nel piano Ecobonus, 793 milioni sono destinati alle auto, 35 milioni a ciclomotori, motocicli e quadricicli, 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri, 20 milioni per l'usato auto, 50 milioni per il noleggio a lungo termine. Intanto a gennaio volano le vendite.

A PAGINA 9

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

MOBILITA' SOSTENIBILE Nel 2024 vola il mercato con un 10,2% di immatricolazioni in più a gennaio

Auto, quasi un miliardo di incentivi

Nel nuovo piano Ecobonus, 403 milioni destinati ai modelli più abbordabili

Ammonta a 950 milioni di euro (di cui 10 ereditati dai fondi 2023) il nuovo programma di ecoincentivi 2024 che entrerà in vigore entro la fine di marzo. Nel piano Ecobonus, 793 milioni sono destinati alle auto, 35 milioni a ciclomotori, motocicli e quadricicli, 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri, 20 milioni per l'usato auto, 50 milioni per il noleggio a lungo termine. Rispetto al passato cambia la ripartizione degli incentivi disponibili per le diverse tipologie di auto. Le più "pulite" ovvero le elettriche con emissioni comprese tra 0 e 20 grammi di Co2 per km potranno contare su 240 milioni di euro, 150 milioni andranno alle ibride plug-in tra 21 e 60 g/km mentre la dotazione maggiore, 403 milioni, andrà alle auto nella fascia tra 61 e 135 g/km, ovvero full hybrid, mild hybrid e con motore a benzina o Gpl a basso consumo.

Rispetto al passato si tratta di una inversione di marcia, con una maggiore attenzione ad auto dal listino più abbordabile rispetto alle elettriche pure, una fascia di mercato che ha sempre esaurito in tempi brevissimi i fondi a disposizione. Il piano "sostiene la rottamazione delle auto dalla categoria Euro 0 fino alla Euro 5 (finora esclusa) purché di proprietà da almeno 12 mesi del beneficiario o di un familiare convivente: i fondi per la rottamazione delle Euro 5 peraltro sono limitati all'acquisto di vetture elettriche o ibride-plug-in. Confermata la maggiorazione del 25% degli importi nel caso di reddito familiare Isee inferiore a 30 mila euro, con un incentivo massi-



mo che può raggiungere i 13.750 euro. Per gli incentivi c'è un vincolo di mantenimento della proprietà del veicolo che per le persone fisiche è di 12 mesi mentre sale a 24 mesi per quelle giuridiche. Dodici mesi di vincolo di proprietà anche per i bonus su ciclomotori/motocicli/quadricicli.

Intanto il 2024 è iniziato così come era finito il 2023, con un mercato automobilistico in ripresa: i dati del Mit infatti registrano 141.946 auto nuove immatricolate, in

aumento del 10,6% rispetto alle 128.329 dello stesso mese dello scorso anno. 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. 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%. «Il mercato auto

italiano apre il 2024 in crescita (+10,6%). Siamo fiduciosi che il nuovo piano incentivi, 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». Lo afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sostegno
maggiore per Isee
bassi

HDMOTORI.it

Cerca...

TUTTO SU

HYUNDAI

NISSAN



Forum

[AUTO](#)
[MOTO](#)
[ELETTRICHE](#)
[MOTORSPORT](#)
[TECNOLOGIA](#)
[RECENSIONI](#)
[HDBLOG.it](#)

Tutti i prezzi sono validi al momento della pubblicazione. Se fai click o acquisti qualcosa, potremmo ricevere un compenso.

Incentivi auto 2024, preoccupano i tempi di attuazione

03 Febbraio 2024



Tutte Auto Moto Elettriche

Il Governo ha presentato il primo febbraio il **nuovo Ecobonus 2024** che prevede un nuovo schema che permetterà di ottenere un contributo fino a 13.750 euro per l'acquisto di una nuova auto elettrica a fronte della rottamazione di un vecchio veicolo. Tuttavia, per l'entrata in vigore dei nuovi incentivi **ci vorrà tempo**. Si stima che bisognerà attendere **almeno la metà del mese di marzo**.

Proprio le **tempistiche stanno preoccupando** le associazioni di categoria che temono che il mercato possa risentirne visto che le persone ovviamente aspetteranno l'**entrata in vigore del**

nuovo Ecobonus per poter approfittare dei maggiore sconti. Effettivamente, i **dati di gennaio 2024 del mercato auto**, pur positivi nel loro complesso, hanno messo in luce un **evidente rallentamento delle immatricolazioni delle elettriche e delle Plug-in** probabilmente proprio dipeso dall'attesa dei nuovi incentivi.

I numeri sono molto chiari in tal senso. Per i modelli BEV ci sono state solamente 2.984 immatricolazioni. Parliamo di un calo del 10,8% e di uno share di appena il 2,1%. 4.105 i modelli Plug-in immatricolati. Flessione del 33,1% e share del 2,8%. Dunque, le associazioni di categoria, pur apprezzando la nuova struttura degli incentivi, **chiedono al Governo di fare presto**.

I TIMORI

Timori condivisi da Motus-E che invita alla massima rapidità nel processo attuativo in modo da evitare il rischio di una paralisi di mercato.

“ Al Tavolo Automotive il Governo ha ufficializzato l'attesa revisione dell'Ecobonus, che potrà senz'altro accelerare lo sviluppo della mobilità elettrica in Italia, assottigliando il gap che ci separa dagli altri grandi Paesi europei. Adesso diventa essenziale la massima rapidità nel processo attuativo, affinché gli incentivi arrivino velocemente ai cittadini, che in questa fase di passaggio da uno schema incentivante all'altro stanno inevitabilmente rinviando gli acquisti, con il rischio di generare una pericolosa paralisi del mercato.

Come avevamo già visto, **anche UNRAE** chiede che il Governo sia veloce nel completare l'iter per rendere disponibili i nuovi incentivi, soprattutto alla luce dei dati del mercato di gennaio che mostrano un deciso rallentamento del mercato delle elettriche e delle Plug-in.

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. I timori di un'attesa deleteria per il mercato sembrano confermati dal forte rallentamento non solo della raccolta ordini, ma anche delle immatricolazioni di auto BEV e PHEV, che a gennaio si fermano a quota 2,1% per le BEV e 2,8% per le PHEV: in totale, una quota del 4,9% di auto con la spina, la più bassa da Gennaio 2021.

Positivo il giudizio sugli incentivi da parte di **Anfia** che auspica che il nuovo Ecobonus possa entrare in vigore il prima possibile.

Siamo fiduciosi che il nuovo piano incentivi presentato 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. Auspichiamo che sia rapido l'iter di pubblicazione del DPCM che disciplinerà il nuovo schema di incentivazione, così da rendere presto effettive le misure.

Più critica la posizione di **Federauto** che parla di ritardi del Governo rispetto alle richieste avanzate già oltre un anno fa dalla filiera automotive. In ogni caso, auspica che il nuovo Ecobonus possa entrare in vigore il prima possibile.

Apprezziamo 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 dalla filiera automotive, con tutte le problematiche connesse alla sfasatura temporale tra la 'politica dell'annuncio' e l'effettiva operatività delle misure, che inevitabilmente sta impattando sugli ordini di acquisto. In attesa dei nuovi e più elevati contributi, cresce freneticamente l'indecisione 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.



Miglior top gamma qualità/prezzo? **Honor Magic 5 Pro**, compralo al miglior prezzo da **eBay a 769 euro**.

2

CONDIVISIONI



Condividi



Tweet



Filippo Vendrame

Mercato auto Italia: i modelli più venduti a gennaio 2024. Classifica

02 Febbraio 2024

Mercato auto Italia, il 2024 inizia con un +10,6% a gennaio

01 Febbraio 2024

Mercato auto usate, a novembre 2023 crescita del 10,4%

25 Gennaio 2024

Toyota, le auto elettriche raggiungeranno solo una quota di mercato del 30%

24 Gennaio 2024

Commenti

Più Commentate

Ultime

Commentando dichiaro di aver letto il regolamento e di essere a conoscenza delle informazioni e norme che regolano le discussioni sul sito. [Clicca per info.](#)

REGOLAMENTO

Caricamento in corso. Per commentare attendere...

MG4: prova su strada, consumi reali e quale versione scegliere | Video

Volkswagen Passat, nuova con ibrido Plug-in da 100 km, ma anche diesel | Video

Volkswagen ID.3 (2023): prova su strada del restyling con software 3.5 | Video

Viaggio nella fabbrica di Brugola (OEB), le viti italiane fondamentali per il mondo auto



RETE8

- HOME
- CRONACA
- SPORT
- CULTURA E SPETTACOLO
- POLITICA
- ECONOMIA
- SANITÀ
- DIRETTA
- ON DEMAND

GUIDA TV

ULTIME NOTIZIE 05/02/2024 | PESCARA, ENTRA IN CASA DELLA EX E TENTA DI AGGREDIRE IL

Cerca ...

HOME

CRONACA

EconoMia: "Automotive: economia e prospettive del settore"

PUBBLICATO DA ANNA DI GIORGIO 03/02/2024

MEDIO ADRIATICO
Chieti Pescara Teramo

Dialoghi sull'impresa

AUTOMOTIVE: ECONOMIA E PROSPETTIVE DEL SETTORE

DATE 5 FEBBRAIO 2024

TIME 22:30

CANALE 10 RETE8

METEO OGGI



Previsioni meteo
Abruzzo di oggi lunedì
5 febbraio

IL VANGELO DEL GIORNO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Appuntamento lunedì 5 febbraio 2024 ore 22:30 al canale 10 del digitale terrestre con una nuova puntata di "EconoMIA, dialoghi sull'impresa"

Il format tv di Confindustria Abruzzo Medio Adriatico e Rete8 è alla quindicesima puntata della IV stagione, dal titolo "Automotive: economia e prospettive del settore".

Il settore automotive rappresenta un pilastro fondamentale dell'industria globale, che coinvolge la progettazione, la produzione e la commercializzazione di veicoli a motore. Caratterizzato da una continua evoluzione tecnologica, questo settore è in costante ricerca di soluzioni innovative per migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità dei veicoli. Il trend mondiale è contraddistinto da nuove tecnologie, come veicoli elettrici, veicoli autonomi e connettività avanzata, che ridefiniscono il concetto di mobilità. Le sfide ambientali e normative hanno spinto l'industria verso soluzioni più sostenibili, promuovendo lo sviluppo di veicoli a basse emissioni e l'adozione di materiali leggeri.

A parlarne in trasmissione saranno:

- Roberto Vavassori, presidente ANFIA;
- Marco Matteucci, presidente sezione automotive Confindustria Abruzzo Medio Adriatico;
- Hazim Nada – cofondatore e presidente di AEHRA.

► Potrete seguirci in tv su #Rete8, canale 10, oppure in streaming al seguente link: <https://www.rete8.it/canali-tv/rete8/>

TRASMISSIONI

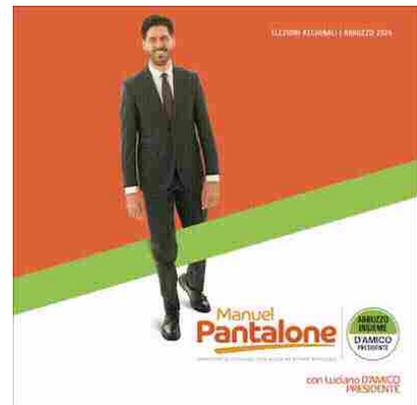


04/02/2024

Programmi Tv: su Rete8 il lunedì di "Traguardo Lavoro"

Lunedì appuntamento in tv con Traguardo Lavoro, la trasmissione che si occupa di opportunità occupazionali, concorsi pubblici, richieste e offerte Su Rete8, dalle ore 20,25,...

LEGGI TUTTO



f CONDIVIDI

TWEET

PIN

◀ Articolo precedente

Articolo successivo ▶

Febbraio 4, 2024 Ultimo:

Napoli factory.it



- HOME
- ECONOMIA
- CULTURA
- GREEN
- RAGAZZI
- MAGAZINE
- TECH
- MOTORI
- SPORT
- NEWS
- PHOTO GALLERY
- PRIVACY POLICY

INIZIATIVA
Finanza e innovazione

ECONOMIA GREEN

La sfida dei nuovi modelli di Transizione 5.0: parte con il sostegno UE il progetto BRIDGESMEs

napolifactory Febbraio 4, 2024 0 Commenti BRIDGESMEs, Transizione 5.0

La sfida dei nuovi modelli di Transizione 5.0: parte con il sostegno UE il progetto

Che tempo fa a Napoli

Napoli		
Italia Regione		
dom, 04	lun, 05	mar, 06
10°C 15°C	11°C 14°C	12°C 15°C
mer, 07	gio, 08	ven, 09
11°C 14°C	11°C 16°C	10°C 17°C

A cura di 3BMeteo.com

Meteo Napoli

SSC Napoli



SSC Napoli
Italia

Generale Gol Giocatori Partite

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

BRIDGESMEs. Lunedì 5 febbraio la presentazione a Napoli

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.

Coordinatore è Iniziativa, società specializzata in servizi di advisory per lo sviluppo di imprese e amministrazioni pubbliche.

L'aggregazione vincitrice della call Horizon comprende 9 università, centri di ricerca e associazioni cluster provenienti da 6 nazioni

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.

“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

Gare/Incontri	21
Vittoria	9
Pareggio	5
Sconfitta	7
Forma Attuale	1.52
Ultimi Cinque	D L W W L

Articoli recenti

[La sfida dei nuovi modelli di Transizione 5.0: parte con il sostegno UE il progetto BRIDGESMEs](#)

[Premio “Le mani di Napoli-Saxifraga” a Sylvain Bellenger](#)

[Arte&Psiche, un progetto di Annamaria Ascione al liceo Pansini per l'inclusione sociale e combattere bullismo e femminicidio](#)

[Ultimi giorni dell'Adorazione dei Magi di Sandro Botticelli al Museo di Donnaregina](#)

[Per i 50 anni del Nauticsud si punta alle nuove marine in città](#)

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".

← Premio "Le mani di Napoli-Saxifraga" a Syl

vain Bellenger

👍 Potrebbe anche interessarti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nuove assunzioni con Impact for Italy

Gennaio 22, 2021 0

Da Napoli il lancio di STEM4SUD

Maggio 10, 2023 0



MACS, Art bonus arma straordinaria per rilanciare la cultura

Settembre 24, 2021 0

Lascia un commento

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

Commento

Nome *

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



LEGGI E INCENTIVI

Mimit, presentato al Tavolo Automotive nuovo piano Ecobonus 2024

by Redazione · 4 Febbraio 2024



Si è tenuto il 1 febbraio a Palazzo Piacentini a Roma, sede del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, un incontro del **Tavolo Automotive** per la presentazione dei contenuti del DPCM di rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti (Ecobonus).

All'incontro, presieduto dal ministro Urso, erano presenti il viceministro Valentino Valentini, il sottosegretario Fausta Bergamotto, i rappresentanti delle aziende che producono veicoli in Italia, delle organizzazioni sindacali e datoriali della filiera, delle Regioni e di [Anfia](#).

950 milioni per gli incentivi

Cerca

CERCA

Articoli recenti

Mimit, presentato al Tavolo Automotive nuovo piano Ecobonus 2024

Partita la raccolta fondi "L'Alta Finanza si Mobilità sostenibile: Gruppo Holdim acquisisce Rail

Il ministro Urso, in apertura dei lavori, ha illustrato le principali novità dell'Ecobonus 2024 che stanziava risorse per 950 milioni di euro per gli **incentivi per l'acquisto di auto a basse emissioni inquinanti**.

È previsto inoltre un contributo di rottamazione proporzionale alla classe ambientale di appartenenza del veicolo rottamato e la possibilità di rottamare anche le Euro 5. Nel 2024 il contributo massimo ottenibile, a fronte della rottamazione di un veicolo fino a Euro 2, salirà da 5.000 a 13.750 euro.

Le risorse complessive dell'Ecobonus 2024 verranno così ripartite: 793 milioni per le auto; 35 milioni per ciclomotori, motocicli, quadricicli; 53 milioni per i veicoli commerciali leggeri; 20 milioni per l'usato di auto; 50 milioni per un programma sperimentale di noleggio a lungo termine.

A seguire è stato illustrato il programma degli incentivi previsti nel 2024 per l'acquisto e l'installazione di **infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici in ambito domestico**.



I 3 pilastri del piano

Il Tavolo è stato occasione anche per un aggiornamento sullo stato di avanzamento dei Gruppi di Lavoro previsti dal Tavolo Sviluppo Automotive (o Tavolo Stellantis) e dedicati al Mercato, alla Competitività, alla Componentistica, a Lavoro e competenze e, infine, a R&S e centri di ingegneria.

“Questo nuovo Piano degli incentivi per il settore automotive poggia su tre pilastri: lo svecchiamento del parco auto italiano, uno dei più vecchi in Europa; il sostegno alla domanda delle persone con redditi più bassi; il rilancio della produzione di veicoli in Italia. Questo approccio si basa sulla convinzione che sia necessario un

2 - 4 febbraio 2024, Bologna, Arte Fiera
Jeep Wagoneer S 100% elettrica, in arrivo

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

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Commenti recenti

Nessun commento da mostrare.

POPULAR



Mimit, presentato al Tavolo Automotive nuovo piano Ecobonus 2024

Si è tenuto il 1 febbraio a Palazzo Piacentini a



Partita la raccolta fondi "L'Alta Finanza si Seat ena"

Iniziata sul sito di Produzioni dal Basso la raccolta fondi



Mobilità sostenibile: Gruppo Holdim acquisisce Rail

Il Gruppo Holdim, attivo dall'inizio degli anni '90 nel settore

profondo cambiamento di rotta rispetto agli anni precedenti” – ha affermato il ministro Adolfo Urso – “Più sostenibilità ecologica, con uno sguardo alla sostenibilità sociale, vista la particolare attenzione riservata alle famiglie a basso reddito e alle imprese della filiera nazionale, parte fondamentale del nostro Made in Italy”.

A margine del Tavolo Automotive, il ministro Adolfo Urso ha incontrato i lavoratori della logistica dello stabilimento Stellantis di Melfi, stamane in presidio davanti alla sede del dicastero delle Imprese e del Made in Italy.

Trasformazioni a GPL e metano?

Il piano potrebbe destinare risorse anche alle trasformazioni a GPL e metano, secondo quanto annunciato dal Ministro durante l'incontro. A renderlo noto è Assogasliquidi-Federchimica, associazione che rappresenta l'industria italiana del GPL. **Andrea Arzà**, presidente di Assogasliquidi-Federchimica: “Ringraziamo il Governo e in particolare il Ministero delle Imprese e del Made in Italy per aver deciso di valutare l'opportunità di introdurre misure di incentivazioni della trasformazione a gas (GPL e Gas naturale) dei veicoli, da tempo attese dal nostro settore – commenta Andrea Arzà presidente di Assogasliquidi-Federchimica – per le importanti ricadute industriali, ambientali e sociali di questo intervento.

Siamo a completa disposizione per offrire il nostro contributo alla definizione tecnica di questi incentivi che, insieme alla erogazione dei nuovi ecobonus sull'acquisto delle nuove auto, potranno consentire una sensibile riduzione delle emissioni dell'intero parco circolante.”



SHARE THIS



**AUTO AUTO ELETTRICA ECOBONUS EMISSIONI EMISSIONI GPL METANO
RICARICA**

Il ritardo italiano sull'auto elettrica: «Norme perfettibili»

Belle idee, ma normativamente perfettibili. La filiera automotive italiana, che già soffre per il rallentamento del mercato europeo, ora deve cominciare a districarsi anche nella giungla del Green Deal per arrivare con i compiti fatti al 2035, anno dello stop al motore endotermico. «Condividiamo gli obiettivi di questo programma, ma chiediamo un percorso più razionale: la Commissione Ue ci deve lasciare la neutralità tecnologica per consentirci di raggiungerli», puntualizza Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l'associazione dell'industria auto. «L'Europa da sola cuba appena l'8% delle emissioni globali di CO₂, perciò i nostri obiettivi devono essere adottati anche dagli altri Paesi: diamo alle nostre aziende la possibilità di competere ad armi pari altrimenti scomparirà la nostra manifattura». Vavassori cita l'obbligo di

report non finanziario per le imprese; la riforma del sistema Ets, che obbliga a certificazione CO₂ per ogni tonnellata di acciaio, costi che andranno a cadere sul componentista; la Border tax, che impone la rendicontazione del contenuto di anidride carbonica su tutto quello che viene importato extra-Ue per poi tassarlo con la Carbon border tax al fine di

eguagliarlo ai prodotti europei. Affrontare questa burocrazia, per la filiera, va di pari passo con l'adozione di nuove lavorazioni per auto a zero emissioni e con l'assunzione di nuove figure professionali. «Due terzi della produzione automotive rimarrà

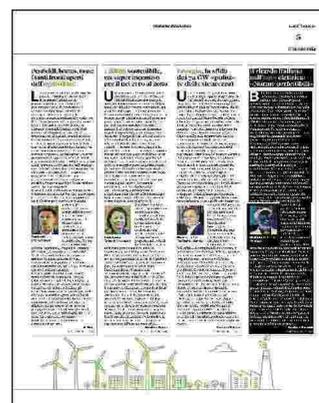
così come è oggi e mi riferisco a chassis, pneumatici, illuminazione, freni. Il resto è legato alla propulsione elettrica e andrà a cambiare — ricorda il numero uno Anfia —. Oggi mancano mezzo milione di vetture elettriche, rimpiazzate da ibride ed endotermiche e questo sta aiutando la filiera a continuare il suo business ammortizzando la rapidità della richiesta, anche se chi ha già investito si trova a mal partito perché i volumi dell'elettrico sono ancora bassi». Nel 2023 in Italia sono state immatricolate 66.265 auto full electric (dati Anfia), la quota di mercato è del 4,2%. Siamo lontanissimi dalle 470.272 vetture a batteria vendute l'anno scorso in Germania o dalle 261.259 della Francia. «Abbiamo bisogno di un'offerta di vetture capace di incidere sul mix storico di domanda del consumatore italiano, che sceglie in base al reddito e all'uso del mezzo».

Andrea Rinaldi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mobilità Roberto Vavassori



Le elettriche non sfondano: prezzi alti e poche colonnine Solo 66mila i mezzi venduti

IL FOCUS

ROMA A parole sono tutti fan delle auto elettriche: secondo un recente studio della Ernst & Young il 70 per cento degli italiani sogna di guidarne una e rottamare i più obsoleti diesel o benzina. Ma poi i problemi più pratici e quotidiani (la difficoltà di ricaricare e i prezzi alti di listino) e i dati delle immatricolazioni restituiscono una realtà completamente opposta: nel 2023, nel nostro Paese, sono stati venduti poco più di 66mila mezzi Bev (Battery electric vehicle), cioè il 4,2 per cento degli 1,6 milioni di nuove macchine immesse in circolazione lo scorso anno. Per la cronaca, tra il 2022 e il 2023, la quota totale è salita di mezzo punto percentuale, ma il mercato italiano del comparto è al palo. Per capirlo, basta ricordare che in Germania il 18,9 per cento delle auto è elettrico. Percentuali di poco inferiori (al 17 per cento) in Francia e Gran Bretagna, mentre anche la Spagna supera il Belpaese con il 5,6 per cento delle immatricolazioni totali. Gianmarco Giorda, il direttore generale dell'Anfia (l'associazione che racchiude i produttori italiani dell'automotive), dice che l'industria

dell'elettrico «paga soprattutto la percezione negativa dei clienti, che ancora oggi vedono queste vetture come costose e poco funzionali per l'autonomia ridotta delle batterie. Certo, questi mezzi non possono essere adatti alle esigenze di tutte le famiglie, ma credo che le case dal punto di vista comunicativo dovrebbero maggiormente sottolineare i miglioramenti realizzati e quelli futuri».

L'ESEMPIO DI TESLA

Sul fronte dei prezzi, fa ben sperare la decisione di Tesla - anche per frenare la concorrenza dei produttori cinesi - di abbassare le voci del proprio listino. Detto questo, oggi, anche per una citycar il modello elettrico costa in media tra i 10 e i 15mila in più rispetto all'equivalente a motore termico. Una proporzione che cresce salendo di gamma: non a caso gli incentivi riconosciuti negli altri Paesi europei sono di gran lunga superiori ai nostri (in Francia è stato anche introdotto un sistema di leasing sociale, con quote di 100 euro al mese). Senza dimenticare che altrove a gonfiare i volumi del mercato ci sono anche incentivi e fiscalità di vantaggio a favore di aziende e società di sharing sconosciuti nel nostro Paese.

Ma ancora più respingenti delle

motivazioni economiche sono questioni più pratiche, legate alle difficoltà di «fare il pieno» o dei chilometri da percorrere. Un'elettrica di nuova generazione, a batteria carica, garantisce tra i 350 e i 400 chilometri. Che non sarebbero neppure pochissimi per programmare viaggi di piacere o di lavoro, se non fosse che in Italia è molto complicato trovare centraline per la ricarica. Quelle pubbliche sono circa 48mila, ma sono distribuite soprattutto al Nord e nelle grandi città, mentre è minore rispetto al necessario il numero su piazzole e autogrill di autostrade e superstrade. In quest'ottica, potrebbe garantire una forte inversione di tendenza l'investimento da 713 milioni di euro con fondi del Pnrr per installare oltre 21mila postazioni in più.

Gli esperti però sottolineano che i maggiori problemi sul fronte delle ricariche si registrano nei cosiddetti whole-box, cioè le centraline domestiche: non tutti i condomini hanno garage o spazi per ospitare questi impianti. Il che rende anche più oneroso «fare il pieno»: con le centraline domestiche si spende la metà.

F. Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PUNTI DI RICARICA PUBBLICI SONO MENO DI 50MILA GRANDI DIFFICOLTÀ A "FARE IL PIENO" NEL GARAGE DI CASA

PER UNA CITY CAR SI SPENDE QUASI IL DOPIO RISPETTO AL MODELLO ALIMENTATO A BENZINA O DIESEL



Auto elettriche alle colonnine di ricarica

Le elettriche non sfondano: prezzi alti e poche colonnine Solo 66mila i mezzi venduti

IL FOCUS

ROMA A parole sono tutti fan delle auto elettriche: secondo un recente studio della Ernst & Young il 70 per cento degli italiani sogna di guidarne una e rottamare i più obsoleti diesel o benzina. Ma poi i problemi più pratici e quotidiani (la difficoltà di ricaricare e i prezzi alti di listino) e i dati delle immatricolazioni restituiscono una realtà completamente opposta: nel 2023, nel nostro Paese, sono stati venduti poco più di 66mila mezzi Bev (Battery electric vehicle), cioè il 4,2 per cento degli 1,6 milioni di nuove macchine immesse in circolazione lo scorso anno. Per la cronaca, tra il 2022 e il 2023, la quota totale è salita di mezzo punto percentuale, ma il mercato italiano del comparto è al palo. Per capirlo, basta ricordare che in Germania il 18,9 per cento delle auto è elettrico. Percentuali di poco inferiori (al 17 per cento) in Francia e Gran Bretagna, mentre anche la Spagna supera il Belpaese con il 5,6 per cento delle immatricolazioni totali. Gianmarco Giorda, il direttore generale dell'Anfia (l'associazione che racchiude i produttori italiani dell'automotive), dice che l'industria

dell'elettrico «paga soprattutto la percezione negativa dei clienti, che ancora oggi vedono queste vetture come costose e poco funzionali per l'autonomia ridotta delle batterie. Certo, questi mezzi non possono essere adatti alle esigenze di tutte le famiglie, ma credo che le case dal punto di vista comunicativo dovrebbero maggiormente sottolineare i miglioramenti realizzati e quelli futuri».

L'ESEMPIO DI TESLA

Sul fronte dei prezzi, fa ben sperare la decisione di Tesla - anche per frenare la concorrenza dei produttori cinesi - di abbassare le voci del proprio listino. Detto questo, oggi, anche per una citycar il modello elettrico costa in media tra i 10 e i 15mila in più rispetto all'equivalente a motore termico. Una proporzione che cresce salendo di gamma: non a caso gli incentivi riconosciuti negli altri Paesi europei sono di gran lunga superiori ai nostri (in Francia è stato anche introdotto un sistema di leasing sociale, con quote di 100 euro al mese). Senza dimenticare che altrove a gonfiare i volumi del mercato ci sono anche incentivi e fiscalità di vantaggio a favore di aziende e società di sharing sconosciuti nel nostro Paese.

Ma ancora più respingenti delle motivazioni economiche sono questioni più pratiche, legate alle difficoltà di «fare il pieno» o dei chilometri da percorrere. Un'elettrica di nuova generazione, a batteria carica, garantisce tra i 350 e i 400 chilometri. Che non sarebbero neppure pochissimi per programmare viaggi di piacere o di lavoro, se non fosse che in Italia è molto complicato trovare centraline per la ricarica. Quelle pubbliche sono circa 48mila, ma sono distribuite soprattutto al Nord e nelle grandi città, mentre è minore rispetto al necessario il numero su piazzole e autogrill di autostrade e superstrade. In quest'ottica, potrebbe garantire una forte inversione di tendenza l'investimento da 713 milioni di euro con fondi del Pnrr per installare oltre 21mila postazioni in più.

Gli esperti però sottolineano che i maggiori problemi sul fronte delle ricariche si registrano nei cosiddetti whole-box, cioè le centraline domestiche: non tutti i condomini hanno garage o spazi per ospitare questi impianti. Il che rende anche più oneroso «fare il pieno»: con le centraline domestiche si spende la metà.

F. Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PUNTI DI RICARICA PUBBLICI SONO MENO DI 50MILA GRANDI DIFFICOLTÀ A "FARE IL PIENO" NEL GARAGE DI CASA

PER UNA CITY CAR SI SPENDE QUASI IL DOPPIO RISPETTO AL MODELLO ALIMENTATO A BENZINA O DIESEL



Auto elettriche alle colonnine di ricarica



il borghese

beppe.fossati@torinocronaca.it

Le bugie di Tavares penalizzano Torino

Le bugie hanno le gambe corte. Un vecchio proverbio che resta purtroppo attualissimo anche in questi giorni di grande tensione dopo che l'amministratore delegato di Stellantis, Carlo Tavares ha annunciato nuovi tagli di personale a Mirafiori e a Pomigliano definendo queste fabbriche "le più fragili d'Italia" se il governo non provvederà a forti incentivi per sostenere il rilancio delle vendite, specie dei modelli elettrici. Facendo intendere che l'auto non tira più, che il mercato non risponde e soprattutto non c'è alcuna necessità di aumentare la produzione. Bugia, caro Tavares, bugia grossa come una casa.

a pagina 3

Auguri a Cristiano Ronaldo che oggi compie 39 anni. Il fuoriclasse portoghese passato anche da Torino e che ci ha fatto sognare l'Europa, ma solo sognare...

il borghese

Le bugie di Tavares penalizzano Torino

(...) E non lo diciamo noi, ma l'Anfia, (Associazione nazionale filiera italiana automobilistica) che nello scorso mese di gennaio ha registrato a Torino 11.541 nuove immatricolazioni con un incremento del 117,6 per cento rispetto al gennaio 2023. Un vero e proprio boom che si è ripetuto in tutto il Piemonte con il 30,9% di nuovi acquisti. E non basta: l'incremento delle immatricolazioni registrato a Torino è risultato 10 volte superiore alla media italiana. Confrontando i dati reali del mercato con le minacce di Stellantis c'è da chiedersi se il progetto di Tavares non si limita al ricatto sugli incentivi governativi oppure se esiste un progetto di svuotamento della nostra capacità produttiva nazionale e di Mirafiori in particolare, in favore di altre fabbriche e di altri Paesi. Ma soprattutto, sempre dall'analisi dei dati relativi ai modelli con maggiore successo sul mercato, viene da chiedersi quanto ai franco-portoghesi a cui Elkann ha svenduto l'azienda del nonno, giovi penalizzare Mirafiori visto che il Gruppo ha il 49% del mercato, con la Panda che resta il modello più venduto, seguito da Lancia Ypsilon e 500 ibrida. Un mistero tutto da svelare.

NELLA PROVINCIA DI TORINO I MOTORI BENZINA PREFERITI A TUTTI GLI ALTRI

Mercato dell'auto record: + 117,6%

A gennaio flop dell'elettrico, -25,3% - La Panda è ancora la più venduta

a pagina 5

A GENNAIO Stellantis è prima in classifica e la Panda è l'utilitaria più venduta a Torino e in provincia

Auto: boom immatricolazioni + 117,6% Vincono i motori benzina, elettrico ko

Nella provincia di Torino a gennaio 2024 le vetture nuove immatricolate sono state 11.541, il 117,6% in più rispetto a gennaio 2023 quando se ne erano immatricolate 5.303. Mentre in Piemonte sono state immatricolate 16.093 nuove auto (+65,3% rispetto a gennaio 2023, quando se ne erano immatricolate 9.734).

Numeri record che superano di gran lunga (+30,9%) anche gennaio 2019, periodo pre-pandemico, quando erano state immatricolate in Piemonte 12.294 auto. I dati ci sono stati forniti in esclusiva dall'Anfia (associazione nazionale filiera italiana automobilistica) che registrato un aumento di immatricolazioni a livello nazionale del +10,6%. A Torino la crescita di immatricolazioni sarebbe quindi di 10 volte maggiore rispetto alla media italiana.

Superate le aspettative

«I dati - precisa l'Anfia - sono ancora provvisori perché ci sono code immatricolative nei prossimi giorni, ma c'è stato un aumento di immatricolazioni davvero notevole oltre ogni aspettativa».

Fa riflettere la concomitanza di questi aumenti in concomitanza con il tavolo

dell'automotive con Stellantis e il ministro del Made in Italy Adolfo Urso che ha stanziato 950 milioni di incentivi all'acquisto dell'auto elettrica. Azione preceduta dallo sfogo dell'ad di Stellantis Carlos Tavares che ha indicato lo stabilimento di Mirafiori come quello più italiano più a rischio tagli insieme a Pomigliano, a causa delle esternazioni della premier Giorgia Meloni.

Comunque i dati fanno ben sperare in una ripresa della produzione e del lavoro.

«Siamo fiduciosi che il nuovo piano incentivi presentato giovedì 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», dichiara Roberto Vavassori, Presidente di Anfia. «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 de-

carbonizzazione e del rinnovo del parco circolante. Auspichiamo che sia rapido l'iter di pubblicazione del Dpcm che disciplinerà il nuovo schema di incentivazione, così da rendere presto effettive le misure».

Dominano i benzina

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, 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%.

Flop dell'elettrico

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, 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%.

Stellantis in testa

Stellantis guida la classifica dei marchi con 49.409 immatricolazioni a gennaio (+12,8% rispetto al 2023). Mentre tra i modelli più venduti domina la Panda con 11.077 immatricolazioni, seguita da Dacia Sandero, Citroen C3, Jeep Avenger e Lancia Ypsilon.

Panda più venduta

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.

Riccardo Levi



TRASPORTI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Lun. Feb 5th, 2024 23:00:19 CET



Home AFV CULTURA E SOCIETÀ AMBIENTE E CLIMA ITALIA MONDO

ECONOMIA-FINANZA E LAVORO WORD

Search icon

AMBIENTE CLIMA ITALIA

Auto elettrica: l'Italia ferma al palo, dà la colpa alla Cina



Di L.M.

FEB 5, 2024 #Auto elettrica



Il futuro dell'automotive è elettrico © Pitsanu Jaroenpipitaphorn/iStockPhoto

A Torino si è tenuto un convegno sulla mobilità sostenibile con al centro il ruolo dell'auto elettrica. Ecco cosa si è detto

[Maurizio Bongioanni](#)

Una volta si diceva «ingranare la quarta». Poi le auto hanno aggiunto una marcia e si è passati a dire «ingranare la quinta», lasciando comunque intatta l'espressione. Ora, con l'avvento del cambio automatico le cose si stanno trasformando, anche linguisticamente. Ma la rivoluzione

Cerca



SEGUICI SU



MENU

La squadra di AFV

Contatti

Chi siamo

Norme legali

Personal Data Policy

Cookie Policy

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

più grande, il settore dell'auto la sta vivendo con l'avvento dell'**auto elettrica** la cui vendita sta crescendo in tutto il mondo. In tutto il mondo, **eccezion fatta per l'Italia**, dove addirittura nell'ultimo anno le vendite sono diminuite. Unico caso europeo. Ad ostacolare la diffusione di auto ecologiche è soprattutto la mancanza di politiche adeguate.

In Italia le auto elettriche sono solo il 3,7% del totale. In Norvegia l'82%

Durante il tavolo che si è tenuto il 25 e 26 gennaio a Torino e dedicato alla [mobilità sostenibile](#) e alla giusta transizione ambientale e sociale, l'**Alleanza Clima e Lavoro** (comitato di cui fanno parte la Campagna Sbilanciamoci!, FIOM-CGIL, CGIL Piemonte, Kyoto Club, Transport&Environment Italia, Motus-E, Legambiente, WWF Italia, Greenpeace, FILT-CGIL, FLAI-CGIL) ha sottolineato alcuni dati: in Italia, sul totale del parco auto venduto, **solo il 3,7% è elettrico**.

Peggio di noi fanno solo **Polonia, Repubblica Ceca, Croazia e Slovacchia**. E non deve trarre in inganno l'alta percentuale di colonnine elettriche installate sulle nostre strade, che ci pongono al terzo posto in Europa. Ciò si spiega con il fatto che in questa speciale classifica si misura il rapporto tra veicoli elettrici e le dotazioni per la loro ricarica. In Italia è alto perché sono pochi sia gli uni che le altre.

È necessario prendere coscienza del problema, anche se fa male, per delineare cause e soluzioni. Mentre sulle ultime pesano i vari punti di vista, sulle cause possiamo riassumere così: mancano volontà e politiche da parte del governo. Che affidano all'Alleanza Clima e Lavoro di Torino un video registrato per ribadire un concetto non nuovo a chi segue l'argomento: «**Siamo per la neutralità tecnologica**», dice in sostanza il ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin nel filmato. Un concetto già sfruttato per opporsi allo **stop del motore termico entro il 2035** così come stabilito da Commissione, Consiglio e Parlamento europei, e chiedendo che siano "permessi" anche i motori a biofuel.

Il concetto di neutralità tecnologica serve a difendere lo status quo

«Il concetto di neutralità tecnologica è una posizione tipicamente corporativista da parte di chi vuole **mantenere lo status quo** piuttosto che puntare sull'innovazione», afferma Annamaria Simonazzi, presidente della Fondazione Giacomo Brodolini durante il tavolo di Alleanza Lavoro e Clima. Infatti, mentre **tutto il mondo va verso l'elettrificazione dell'auto**, l'Italia sta ferma al palo.

In Europa, la Norvegia si attesta intorno all'82% del proprio parco auto convertito all'elettrico, a cui fa seguito l'**Islanda** con il 50%. Seguono Svezia, Danimarca, Finlandia e Paesi Bassi tra il 30 e il 40% e Svizzera e Lussemburgo tra 20 e 30%. Mentre in ambito intercontinentale, sono Stati Uniti e Cina a dominare il mercato, con un netto incremento dei mezzi ecologici: +28% nell'ultimo anno. Così la Cina è diventata l'elefante nella stanza che però, a differenza del detto, durante il tavolo torinese viene nominato più di una volta

La Cina domina il mercato dell'auto elettrica perché punta sui modelli "base" anziché

PARTNER

i pensieri di Protagora...



IL BLOG DI
MATTIA MEZZETTI

REDNEWS

Blog d'informazione, cronaca ed opinioni dal profondo Sud

INTEMPERIE

WORLD POLITICS BLOG
di Giulia Chiappi

...in fondo,
a sinistra.

SITI CONSIGLIATI

- L'Indipendente
- Comune-info
- Transform! Italia
- Dinamopress
- Volere la luna

- ReCommon
- Pressenza
- kulturjam
- l'Antidiplomatico

premium

La Cina, dicevamo. Patria della **BYD** è l'acronimo di "Build your dreams" ed è il **più grande produttore** di auto elettriche al mondo e secondo per numero di batterie. E dato che BYD è nata nel 1995 proprio come azienda produttrice di queste ultime, unito al fatto che l'auto elettrica è «una batteria con quattro ruote» (come ha ricordato il direttore di T&E Andrea Boraschi) questa azienda si è trovata nel posto giusto al momento giusto. Complice anche il governo cinese con i suoi abbondanti incentivi verso il comparto dell'automotive elettrico. Di contro, l'Italia può vantare degli **incentivi molto bassi** al proprio parco auto. O meglio: si tratta di incentivi molto simili a quelli concessi a chi compra un'auto a motore termico.

Dal punto di vista degli accordi industriali, la presidente del Consiglio Giorgia Meloni, almeno inizialmente, ha preferito stringere rapporti con la **Tesla di Elon Musk** (il miliardario è stato invitato alla kermesse di Fratelli d'Italia, Atreju), dando l'idea che le auto elettriche continuino a rivolgersi alla fascia alta di mercato, quando invece la strategia vincente di BYD è stata proprio quella di puntare all'elettrificazione della fascia medio-bassa. Dimostrando quanto le politiche governative siano importanti su questo fronte (tra l'altro, tornando a Musk, proprio di recente in Svezia sono iniziati i primi scioperi degli operai che contestano le politiche industriali di Tesla).

In Italia c'è necessità di un secondo produttore

Va detto che pure il quadro delle macchine a motore termico prodotte in Italia non è roseo: vengono realizzate più che altro auto di gamma "premium" (si pensi all'Alfa Romeo prima e la Maserati poi nello stabilimento di Cassino). Certo, c'è la Panda di Pomigliano d'Arco ma la sua produzione si sta sempre di più delocalizzando in Serbia. E più in generale la Stellantis (ex-Fiat) – gruppo franco-italiano sempre più "franco" – [sta abbandonando](#) gradualmente gli investimenti nel nostro Paese.

Un contesto che di certo non aiuta lo sviluppo del settore. I vari governi che si sono succeduti parlano da tempo di portare la produzione annuale di auto a **1 milione di pezzi**. E su questo punto è in ballo da mesi una trattativa proprio con Stellantis. Ma il monopolio del gruppo automobilistico in Italia potrebbe non bastare a raggiungere l'obiettivo. Sarà per questo che di recente il ministro del Made in Italy Adolfo Urso ha parlato della **necessità di un secondo produttore**, su cui peraltro si starebbe già lavorando. Chi potrebbe essere? Magari proprio un produttore cinese.

Le barriere doganali verso i prodotti cinesi potrebbe non essere una buona idea

Fino a questo momento, l'approccio verso le auto cinesi è stato ruvido. C'è chi propone in Europa di **introdurre barriere doganali**, come tariffe più alte verso i prodotti importati. «Questa proposta ha diverse controindicazioni», ha spiegato ancora Simonazzi. «Prima di tutto c'è un **rischio di ritorsioni** da parte della Cina, che domina il mercato delle materie critiche, indispensabili alla realizzazione di diversi prodotti, dalle auto agli smartphone». A questo proposito, forse non è un caso che all'ultimo forum sui materiali critici in Arabia Saudita [ci fosse anche l'Italia](#). Che ci si stia guardando intorno in cerca di nuovi partner?

«In secondo luogo, la protezione da soggetti esterni può difendere l'Europa ma non i singoli Paesi europei: prendiamo la concorrenza tra l'Italia e Paesi che nel settore sono più sviluppati,

- [La città futura](#)

- [La sinistra quotidiana](#)
- [Megachip Globalist.it](#)
- [La Fionda](#)
- [Ottobre](#)
- [Popoffquotidiano](#)

- [Lotta Continua](#)
- [Rete della conoscenza](#)
- [Sbilanciamoci](#)
- [Sinistra in Europa](#)

- [Radio onda d'urto](#)
- [Wu Ming Foundation](#)
- [Dire](#)
- [La voce delle lotte](#)

- [Altrenotizie](#)
- [Valori](#)
- [Coniare Rivolta](#)
- [La Bottega del Barbieri](#)
- [Chicago86](#)

CANALI CONSIGLIATI

- [OttolinaTV](#)
- [Stefano Orsi](#)

DIVENTA UN NOSTRO

come Germania e Spagna. Infine, cosa ne sarà delle joint venture che già oggi sono in essere tra marchi europei, vedi Bmw, Mercedes e Volkswagen, con le imprese cinesi? Non è detto che gli **obiettivi protezionistici** della politica europea coincidano con gli obiettivi commerciali delle imprese. Per questo i dazi sui prodotti automobilistici cinesi possono creare forti conflitti sociali ed economici tra Paesi membri e all'interno dei Paesi stessi».

Il differenziale dei dazi, ostacolo all'apertura di stabilimenti di auto cinesi in Europa

Per Gianmarco Giorda, direttore di [Anfia](#), anche lui al tavolo di Alleanza Clima e Lavoro, tali dazi potrebbero **invece essere usati per attrarre** gli investitori cinesi in Italia. Come? «I cinesi stanno iniziando a vendere in Europa volumi sempre più significativi di auto, per ora prodotte principalmente in Cina», ha spiegato il direttore. «Vediamo tuttavia qualche segnale di interesse da parte dei cinesi a fare investimenti in Europa, e **l'Italia si deve candidare a riceverli**».

C'è però un importante ostacolo all'apertura di stabilimenti di auto cinesi in Europa e, di conseguenza, in Italia: **il differenziale dei dazi che al momento non risulta equo**. «Non siamo a favore di misure protezionistiche», ha aggiunto Giorda, «perché non aiutano il mercato. Ma oggi i dazi in ingresso in Europa sono pari a circa il 10%, mentre quelli in ingresso in Cina sono del 25%. È un differenziale del 15% che non aiuta la competitività dell'industria europea. Quello che si potrebbe fare a livello dell'Ue è perequare le percentuali e far sì che le tassazioni siano uguali. Questo potrebbe favorire l'arrivo nei prossimi anni di costruttori cinesi che potrebbero avere interesse a produrre in Europa (e in Italia) e non solo a esportare dalla Cina. In realtà stanno già arrivando, ma questa misura di perequazione dei dazi potrebbe fare da acceleratore».

Sul futuro dell'auto elettrica peseranno le elezioni europee

Ma **perché un'azienda cinese** dovrebbe venire in Italia? Secondo molti, in Italia c'è la componentistica più importante per valore e tecnologia dopo quella tedesca. Altra considerazione: l'Italia ha il **parco auto e autobus più vecchio d'Europa**, quindi potenzialmente si tratta di un mercato molto importante da convertire. Ma allo stesso tempo, i giovani usano meno la macchina rispetto ai loro genitori. Ed è qui che la Cina si inserisce di nuovo nel discorso: «Perché là il concetto di auto come mezzo privato sta cambiando. L'innovazione sta pensando a come intrattenere il cittadino di domani mentre l'auto si guida da sola. Qui siamo ancora fermi a una concezione vecchia di automobile, come mezzo di trasporto e basta» dice Giorgio Airaud, segretario generale della CGIL Piemonte.

Inoltre, tornando sul discorso dei biocarburanti, c'è chi fa notare che «i politici hanno l'ansia di dipendere dalle materie critiche e dalle batterie cinesi, quando poi devono comunque **importare oli esausti dalla Cina** e dall'Asia per produrre biocarburanti», interviene Andrea Boraschi, direttore di T&E.

Infine, a giugno ci sono le **elezioni europee**. L'ad di Stellantis, Carlos Tavez, ha detto di recente ai giornali che se vincono «i progressisti dogmatici» si assisterà a un'accelerazione delle auto elettriche, mentre se a vincere saranno «i populistici» ce ne saranno meno. Una divisione manichea, quella del dirigente portoghese, che non tiene conto della «invisibile» mano del mercato: per arrivare all'obiettivo 100% di auto elettriche al 2035, bisogna lavorare in tale

DIVENTA UN
NOSTRO
BLOGGER



LICENZE-DIRITTI



direzione negli anni precedenti. Al momento, in Europa, **solo il 16% del parco auto in vendita è elettrico**. Insomma, quando nel 2026 gli obiettivi del 2035 dovranno essere confermati o modificati, oltre all'opposizione di una certa forza politica, potrebbe avere un ruolo determinante anche il contesto di mercato.



Auto elettrica: l'Italia ferma al palo, dà la colpa alla Cina

A Torino si è tenuto un convegno sulla mobilità sostenibile con al centro il ruolo dell'auto elettrica. Ecco cosa si è detto

Valori



COSTITUZIONALISMO CREATIVO

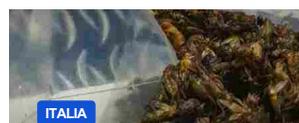
Il caso di Ilaria Salis e la politica come marketing elettorale



Di L.M.

Appassionato sin da giovanissimo di geopolitica, è attivo nei movimenti studenteschi degli anni novanta. Militante del Prc, ha ricoperto cariche amministrative nel comune di Casteldelci e nella C.M. Alta Valmarecchia. Nel 2011 crea il blog Ancora fischia il vento.

ARTICOLI CORRELATI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista La piattaforma Aziende che contano Contatti

f t v o i n

Web

Cerca nel sito



Autobus news Tpl Bus elettrici Turismo In prova Componenti Vita da autista

Mobility Innovation Tour

Vedi tutte le categorie v

Naviga per

marca v

Home ► Mercato, il 2024 parte col botto: a gennaio 482 immatricolazioni (+56%)

Mercato, il 2024 parte col botto: a gennaio 482 immatricolazioni (+56%)

Il mercato dell'autobus italiano sopra le 8 tonnellate cavalca l'onda del 2023, annata chiusa a 4.043 immatricolazioni. Il mese di gennaio, secondo i dati [Anfia](#), è stato più che positivo, facendo registrare 482 nuove targhe, rispetto alle 309 dello stesso mese del 2023: un incremento del 56% che lascia ben sperare per gli undici mesi [...]

5 Febbraio 2024 di Admin

In primo piano

INCHIESTA / Il rapporto sulla mobilità degli italiani Audimob: "Con il mondo contro"

5 Febbraio 2024

Autobus news



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il mercato dell'autobus italiano sopra le 8 tonnellate cavalca l'onda del 2023, annata chiusa a 4.043 immatricolazioni. Il mese di gennaio, secondo i dati Anfia, è stato più che positivo, facendo registrare **482 nuove targhe**, rispetto alle 309 dello stesso mese del 2023: un **incremento del 56%** che lascia ben sperare per gli undici mesi a seguire.

Una buona fetta del totale – il 44,6% – è appannaggio dei **Classe II**: se ne contano 215. Poco sotto, con il 41,5%, i **Classe I**, che a gennaio sono 200 tondi-tondi. Buona la performance dei **Classe III**: i nuovi turistici sono 67 (13,9%).

Il mercato dei costruttori

Iveco Bus conferma la posizione di leadership, mettendo a segno 208 unità (43,2% di market share a gennaio '24). Seconda piazza per **Daimler Buses**, grazie al dato accorpato di **Mercedes-Benz** (78 mezzi) e **Setra** (20): 98 immatricolazioni per un peso del 20,3%. Al terzo posto **Industria Italiana Autobus** con 56 autobus (11,6% del totale). Sale **Otokar**, con 32 (6,6%), seguita da **MAN** a quota 28 (19 del Leone e 9 del brand **Neoplan**), pari al 5,8%. **Solaris** pesa per il 3,1% con 15 immatricolazioni, mentre a 10 ecco **Temsa** (2,1%). Sotto quota dieci **Scania** con 9 (1,9%), **Ayats** con 8 (1,7%), **Irizar** con 7 (1,5%), **Isuzu** con 3 (0,6%), **Byd**, **Karsan** e **Volvo** con 2 (1,9%) e **Van Hool** e **Yutong** con 1 (0,2%).

Urbani

Nei 200 Classe I immatricolati a gennaio 2024 troviamo 56 autobus di IIA. A tre lunghezze di distanza Daimler Buses, mentre a quota 43 c'è Iveco Bus. Bene Otokar con 21, dunque i 15 elettrici di Solaris. A seguire Isuzu con 3, Byd, Karsan, MAN e Temsa con 2 e Yutong con 1.

Extraurbani

Qui spadroneggia Iveco Bus con 165 pezzi sui 215 totali. Daimler Buses ne conta 13 (11 della Stella e 2 di Setra), quindi Otokar 10, Ayats 8, Scania e Temsa 7, MAN 3 e Irizar 2.

Turistici

Prima piazza per Daimler Buses grazie a 18 Setra e 14 Mercedes-Benz (per un totale dunque di 32 coach). A 23 segue MAN (14 del Leone e 9 Neoplan). A quota 5 Irizar, a quota 2 Scania e Volvo, a 1 il trittico Otokar, Temsa e Van Hool. Zero, a gennaio 2024, gli scuolabus immatricolati.

Le motorizzazioni

La tecnologia regina **metano** con 107 (22), Mercedes-Benz e 21 Solaris, 9 IIA, 2 Byd e

This Website uses cookies, small text files placed by the site on the computer or mobile device, which automatically collect some information that the user does not provide directly. [Cookie Policy](#)

ACCEPT

Cookie settings

ATTUALITÀ | TEST DRIVE | PERSONAGGI | DEALER | TRASPORTATORI | MOBILITÀ | AZIENDE Cerca

EDITRICE VEGA

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATA E DIRETTA DA PAOLO ALTIERI

Lunedì 5 Febbraio 2024

ANFIA Il mercato Aftermarket Truck fa segnare +16% di fatturato. Crescono tutte le macro-famiglie

Lunedì, 5 Febbraio 2024



ANFIA ha diffuso i dati del Barometro Aftermarket Truck – iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum – secondo cui il 2023 ha segnato un periodo di notevole sviluppo per il mercato aftermarket truck, con il fatturato che registra un incremento del 16% rispetto al 2022, del 19% rispetto al 2021 e del 44% rispetto al 2020.

Tutti e quattro i trimestri del 2023 hanno riscritto gli standard di performance, registrando i fatturati trimestrali più alti dei cinque anni di analisi. In particolare, il trimestre iniziale di gennaio-marzo ha realizzato il fatturato trimestrale più alto degli ultimi cinque anni, con

il trimestre ottobre-dicembre a seguire in termini di eccellenza. Anche le prestazioni di luglio-settembre e aprile-giugno sono state decisamente positive, completando così un anno di risultati d'eccezione.

Ricordiamo che, per svolgere analisi puntuali, lo studio ha previsto la categorizzazione dei codici aziendali in 8 famiglie di prodotto secondo una nomenclatura comune fornita da ANFIA. Le famiglie di prodotto sono state a loro volta aggregate in tre macro-famiglie (Motore&Trasmissione, Sopra-telaio e Sotto-telaio).

L'andamento del fatturato mensile delle tre macro-famiglie per i cinque anni di analisi indica che la macro-famiglia Motore&Trasmissione, oltre a registrare il fatturato maggiore, presenta delle oscillazioni più significative rispetto alle macro-famiglie Sopra- telaio e Sotto-telaio, rispettivamente terza e seconda in termini di fatturato su base mensile durante i cinque anni di analisi, sebbene specialmente nell'ultimo periodo del 2023 il divario tra le due si sia ridotto considerevolmente. Infine, si segnala un certo grado di stagionalità per tutte e tre le macro-famiglie analizzate nel mese di dicembre.



Compila il seguente modulo per ricevere la nostra newsletter:

Email Nome **ISCRIVITI**

Autorizzo al trattamento dei miei dati ai sensi della legge sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Vega Editrice | Il Mondo dei Trasporti | MDT Players | Paolo Altieri | Contatti | Condizioni d'uso

Il Mondo dei Trasporti © 2024 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°327 del 04/05/1991
 MDT in diretta © 2024 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°42 del 08/02/2013
 MDT Players © 2024 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°3687 del 12/03/2021

Direzione, redazione e amministrazione: Via Ramazzotti 20, 20900 Monza - tel. 039/493101 fax 039/493103 - info@vegaeditrice.it
 Sede Legale: Via Stresa 15 - 20125 Milano Direttore responsabile: Paolo Altieri - Editore: Vega Editrice - P.IVA 07336310151

Credits: Aleide

Per offrirti il miglior servizio possibile questo sito utilizza i cookies. Continuando la navigazione acconsenti al loro impiego. [Clicca qui per maggiori dettagli.](#)

OK

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Home > Mercato > Mercato aftermarket truck: il 2023 si chiude in crescita del 16%

Mercato aftermarket truck: il 2023 si chiude in crescita del 16%

By Redazione Logistica e Trasporti - 5 Febbraio 2024



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

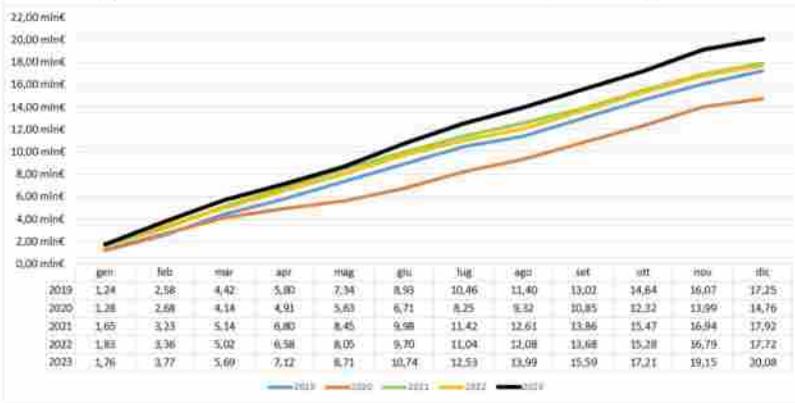


LOGISTICA & TRASPORTI

La nostra nuova rivista

[Leggi la Digital Edition](#)

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



Tutte le macro-famiglie registrano le migliori performance annuali di fatturato dal 2019 a oggi

Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck – iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum1 – il 2023 ha segnato un periodo di notevole sviluppo per il **mercato aftermarket truck**, il cui fatturato registra un **incremento del 16% rispetto al 2022, del 19% rispetto al 2021 e del 44% rispetto al 2020.**

Tutti e quattro i trimestri del 2023 hanno riscritto gli standard di performance, registrando i **fatturati trimestrali più alti dei cinque anni di analisi**. In particolare, il trimestre iniziale di gennaio-marzo ha realizzato il fatturato trimestrale più alto degli ultimi cinque anni, con il trimestre ottobre-dicembre a seguire in termini di eccellenza. Anche le prestazioni di luglio-settembre e aprile-giugno sono state decisamente positive, completando così un anno di risultati d'eccezione.

Prima di passare ad alcune considerazioni di dettaglio, ricordiamo che, per svolgere analisi puntuali, lo studio ha previsto la categorizzazione dei codici aziendali in 8 famiglie di prodotto secondo una nomenclatura comune fornita da ANFIA. Le famiglie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di prodotto sono state a loro volta aggregate in tre macro-famiglie (Motore&Trasmissione, Sopra-telaio e Sotto-telaio). La motivazione che ha guidato la scelta di tale accorpamento è stata dettata dalla necessità di assicurare la confidenzialità dei dati forniti dalla singola azienda e la rilevanza delle analisi, portando a definire due criteri vincolanti per la pubblicazione dei dati in forma aggregata, ovvero la presenza di almeno 3 aziende coinvolte per ogni famiglia di prodotto e una quota di fatturato dell'azienda leader di mercato inferiore al 50%. Dal momento che l'analisi delle singole famiglie non sempre ha consentito il rispetto di questi vincoli, si è proceduto con l'aggregazione nelle tre macro-famiglie menzionate, per cui i due vincoli indicati sono sempre rispettati.

L'andamento del **fatturato mensile delle tre macro-famiglie** per i cinque anni di analisi indica che la macro-famiglia Motore&Trasmissione, oltre a registrare il fatturato maggiore, presenta delle oscillazioni più significative rispetto alle macro-famiglie Sopratelaio e Sotto-telaio, rispettivamente terza e seconda in termini di fatturato su base mensile durante i cinque anni di analisi, sebbene specialmente nell'ultimo periodo del 2023 il divario tra le due si sia ridotto considerevolmente. Infine, si segnala un certo grado di stagionalità per tutte e tre le macro-famiglie analizzate nel mese di dicembre.

La macro-famiglia **Motore&Trasmissione** ha registrato le migliori performance di fatturato degli ultimi quattro anni, superando quelle già ottime del 2022. Il fatturato cumulato del 2023 è stato caratterizzato, infatti, da un +56% rispetto al 2020, un +25% rispetto al 2021 e un +13% rispetto al 2022. In particolare, osservando il dettaglio trimestrale rispetto all'anno precedente, nel primo trimestre vi è stato un incremento significativo del 17%, seguito da un secondo trimestre in leggera contrazione (-1%), poi abbondantemente recuperata durante il terzo trimestre, in aumento del 32% rispetto a quanto registrato nello stesso periodo dell'anno precedente. Infine, il quarto trimestre ha visto una crescita del 7%, consolidando così la tendenza positiva dell'anno, nonostante una decrescita rispetto al picco del periodo luglio-settembre 2023.

Anche la macro-famiglia **Sopra-telaio** ha registrato nel 2023 una variazione percentuale del fatturato cumulato positiva rispetto al 2022 (+34%), al 2021 (+14%) e al 2020 (+25%), evidenziando quindi la migliore prestazione degli ultimi quattro anni. Nel dettaglio delle variazioni trimestrali rispetto all'anno precedente, l'anno è iniziato con una variazione positiva del 14%, seguita, anche per questa macro-famiglia, da una contrazione nel secondo semestre (-1%), per poi proseguire l'anno in crescita e registrare un +35% nel terzo trimestre e addirittura un +89% nell'ultimo periodo dell'anno.

Infine, anche per quanto riguarda la macro-famiglia **Sotto-telaio** il fatturato cumulato del 2023 ha registrato i valori più alti dell'ultimo quadriennio: +13% rispetto al 2022, +12% rispetto al 2021 e +36% rispetto al 2020. Con riferimento alle variazioni percentuali

trimestrali sull'anno precedente, l'andamento è stato sempre positivo, seppur con lievi oscillazioni (+13% nel primo trimestre, +8% nel secondo, +22% nel terzo e +11% nel quarto).

“I dati complessivi del 2023 – afferma **Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket** – confermano lo stato di salute molto positivo del comparto

aftermarket dei veicoli industriali. Significativamente, questa importante tendenza di consolidamento della crescita a doppia cifra, è riscontrabile in tutte e tre le macrofamiglie di prodotto oggetto dell'indagine.

Questo importante risultato è frutto della capacità delle aziende di saper non solo cogliere le opportunità di ripresa offerte in questi anni dal segmento aftermarket, ma anche della volontà strategica di investire in sostenibilità competitiva e innovazione dei propri prodotti. Non dobbiamo infatti dimenticare come anche il comparto aftermarket

dei veicoli industriali intercetti i grandi cambiamenti che stanno caratterizzando il mondo automotive. La sua capacità è, tuttavia, quella di saper contribuire in modo proattivo a questo cambiamento innovando prodotti e proponendo modelli di business a

valore aggiunto che hanno permesso sia di tenere congiunturalmente, sia, e soprattutto, di porre le basi per una solida ripartenza nel breve periodo e crescita nel medio e lungo termine – come testimoniato dai numeri illustrati dal Barometro”.

Il pdf con i grafici del Barometro Aftermarket Truck è scaricabile dall'allegato qui sotto

Per maggiori informazioni sulle aziende della Sezione **ANFIA-Aftermarket** e sulle attività

ad essa correlate: www.anfia.it/it/aftermarket.

Previous article

Hyundai fornirà a Iveco in Europa un veicolo commerciale leggero basato sulla sua “Global eLCV platform”

LOGISTICA
& Trasporti

Redazione Logistica e Trasporti

[MORE FROM AUTHOR](#)



La rivista ufficiale dell'autotrasporto

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori

ACCEDI

CONTATTI



Italia

Home » Archivio » Italia » **Anfia** nel 2023 in forte crescita il mercato aftermarket truck

ITALIA

Anfia: nel 2023 in forte crescita il mercato aftermarket truck

Scritto da Redazione Tir

05 Febbraio 2024



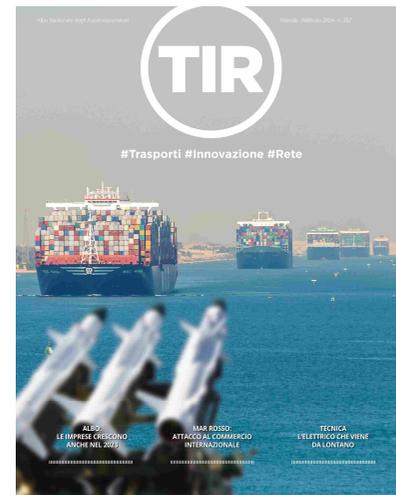
STAMPA

Il 2023 è stato un anno molto positivo per il mercato aftermarket truck. Secondo i dati di **Anfia**, il fatturato ha registrato un incremento del 16% rispetto al 2022, del 19% rispetto al 2021 e del 44% rispetto al 2020.

Le performance migliori sono state quelle della macro-famiglia Motore&Trasmissione: il fatturato cumulato del 2023 è stato caratterizzato, infatti, da un +56% rispetto al 2020, un +25% rispetto al 2021 e un +13% rispetto al 2022. In particolare, nel primo trimestre vi è stato un incremento significativo del 17%, seguito da un secondo trimestre in leggera contrazione (-1%), poi abbondantemente recuperata durante il terzo trimestre, in

Cerca nel sito

Cerca...



Numero 267, febbraio 2024

Vai all'archivio



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

aumento del 32% rispetto a quanto registrato nello stesso periodo dell'anno precedente. Infine, il quarto trimestre ha visto una crescita del 7%, consolidando così la tendenza positiva dell'anno, nonostante una decrescita rispetto al picco del periodo luglio-settembre 2023.

Anche la macro-famiglia Sopra-telaio ha registrato nel 2023 una variazione percentuale del fatturato cumulato positiva rispetto al 2022 (+34%), al 2021 (+14%) e al 2020 (+25%), evidenziando quindi la migliore prestazione degli ultimi quattro anni.

Infine, anche per quanto riguarda la macro-famiglia Sotto-telaio il fatturato cumulato del 2023 ha registrato i valori più alti dell'ultimo quadriennio: +13% rispetto al 2022, +12% rispetto al 2021 e +36% rispetto al 2020.



- [▶ Albo gestori ambientali v...](#)
- [▶ Le nuove sfide della logis...](#)
- [▶ Un miliardo per il progett...](#)
- [▶ L'Idrogeno: il carburante ...](#)
- [▶ Covid 19: l'Iru chiede un a...](#)
- [▶ Cargo aereo in calo, la risp...](#)
- [▶ Come è cambiata la logist...](#)
- [▶ Pneumatici: questioni di s...](#)
- [▶ Cargo ferroviario: crescon...](#)
- [▶ De Micheli dal Mit più fon...](#)
- [▶ I 75 anni di Anita - Parla il ...](#)

Accedi

Nome utente o indirizzo email

Password

Ricordami

ACCEDI

Articoli Correlati