



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 22 al 28 ottobre

Torino, 31 ottobre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Borsaitaliana.it	22/10/2024	<i>Auto Europa: Anfia, 2024 potrebbe chiudere con calo dell'1,5% sul 2023</i>	2
	Borsaitaliana.it	22/10/2024	<i>Auto, mercato europeo ancora a segno meno: i commenti di Anfia e Unrae</i>	3
	Borsaitaliana.it	22/10/2024	<i>Auto: CsC, crisi settore mette a rischio crescita dell'Italia</i>	5
	Askaneews.it	22/10/2024	<i>Auto, Confindustria: crollo settore mette a rischio crescita</i>	6
	Teleborsa.it	22/10/2024	<i>Auto, mercato europeo ancora a segno meno: i commenti di Anfia e Unrae</i>	9
	Agenparl.eu	22/10/2024	<i>Al DEMB un workshop sui recenti sviluppi del settore automobilistico in Europa, il 23 ottobre</i>	11
	Lastampa.it	22/10/2024	<i>Auto, mercato europeo ancora a segno meno: i commenti di Anfia e Unrae</i>	15
	Repubblica.it	22/10/2024	<i>Auto, mercato europeo ancora a segno meno: i commenti di Anfia e Unrae</i>	17
	Ilmessaggero.it	22/10/2024	<i>Produzione auto tornata al livello di inizio 2013, la crisi del settore mette a rischio crescita del</i>	19
	IlsecoloXIX.it	22/10/2024	<i>Auto, mercato europeo ancora a segno meno: i commenti di Anfia e Unrae</i>	20
	Ilmattino.it	22/10/2024	<i>Produzione auto tornata al livello di inizio 2013, la crisi del settore mette a rischio crescita del</i>	21
	It.motor1.com	22/10/2024	<i>Chi ha venduto piu' auto in Europa a settembre 2024</i>	22
	Motori.ilmattino.it	22/10/2024	<i>Produzione auto tornata al livello di inizio 2013, la crisi del settore mette a rischio crescita del</i>	24
	Siderweb.com	22/10/2024	<i>Continua la flessione del mercato europeo dell'auto - Vavassori (Anfia): «Ingresso nell'ultimo trime</i>	26
	Thewatcherpost.it	22/10/2024	<i>I nodi della competitivita' italiana secondo il Centro Studi di Confindustria</i>	29
9	Vado e Torno	01/10/2024	<i>La partita e' aperta</i>	38
22	Il Giornale	23/10/2024	<i>Confindustria lancia l'allarme: "L'auto crolla, crescita a rischio" (G.De Francesco)</i>	39
18	Il Piccolo	23/10/2024	<i>L'agonia dell'auto Stellantis a picco anche a settembre Le consegne a -26%</i>	41
9	Bresciaoggi	23/10/2024	<i>Stellantis in profondo rosso. A settembre -26% in Europa</i>	43
6	L'Eco di Bergamo	23/10/2024	<i>Crisi Stellantis, a settembre crollo delle vendite auto in Europa: -26%</i>	44
6	Gazzetta di Parma	23/10/2024	<i>L'agonia del settore auto Per Stellantis vendite -26% (A.Angotti)</i>	45
6	Gazzetta del Sud	23/10/2024	<i>Immatricolazioni auto, Stellantis e' in caduta libera</i>	46
7	Giornale di Sicilia	23/10/2024	<i>Immatricolazioni auto, Stellantis e' in caduta libera</i>	47
	Ilgiornale.it	23/10/2024	<i>Confindustria lancia l'allarme: "L'auto crolla, crescita a rischio"</i>	48
	Sicuraauto.it	23/10/2024	<i>Immatricolazioni auto in Europa: -4,2% a settembre</i>	49
	Inforicambi.it	23/10/2024	<i>Mercato auto, a settembre calano le richieste</i>	53
45/51	Interauto News	01/10/2024	<i>Mercato Italia</i>	55
	Agenparl.eu	24/10/2024	<i>2024.10.24 Comunicato consumi petroliferi settembre 2024</i>	62
	Vadoetornoweb.com	24/10/2024	<i>Transizione sostenibile e fiducia nelle partnership. La ricetta per la crescita di IVECO secondo Luc</i>	68
	Motorionline.com	24/10/2024	<i>#FORUMAutoMotive 2024: l'intervento del ministro Pichetto Fratin apre l'evento del 28 ottobre</i>	74
11	Autobus	01/10/2024	<i>Ancora pochi, ma buoni</i>	78
	Borsaitaliana.it	25/10/2024	<i>Economia e finanza: gli avvenimenti della settimana -2-</i>	79
56/66	Il Salvagente	01/11/2024	<i>Auto ecobonus a perdere</i>	82
	Siderweb.com	26/10/2024	<i>STEEL FOCUS L'auto europea viaggia a fari spenti</i>	93
	Siderweb.com	26/10/2024	<i>STEEL FOCUS - L'auto europea viaggia a fari spenti - L'andamento della crisi dell'automotive, schiac</i>	94

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

AUTO EUROPA: ANFIA, 2024 POTREBBE CHIUDERE CON CALO DELL'1,5% SUL 2023

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 22 ott - 'Con i risultati poco brillanti del terzo trimestre, l'ingresso nell'ultimo trimestre dell'anno e' ancora piu' debole del previsto e si ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023'. Lo dichiara Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#), commentando i dati auto europei che a settembre hanno visto un calo delle immatricolazioni del 4,2%. 'Riguardo al contesto competitivo in cui il mercato si muove, il voto del Comitato difesa commerciale dell'Ue sui dazi cinesi ha recentemente confermato le tariffe provvisorie gia' note con l'intento di ristabilire condizioni di parita' a livello commerciale. Questo, tuttavia, riguarda solo un aspetto del quadro competitivo del settore automotive europeo, che necessita soprattutto di una strategia industriale globale per affrontare la transizione energetica, che garantisca l'accesso alle materie prime critiche, l'approvvigionamento energetico a costi accessibili, un quadro regolatorio coerente, uno sviluppo appropriato della rete di ricarica elettrica e di rifornimento per i carburanti a basso impatto ambientale', aggiunge Vavassori.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 22-10-24 10:38:35 (0233)EURO 5 NNNN

TAG

EURO ITA EURO BOTTOM

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

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

AUTO, MERCATO EUROPEO ANCORA A **SEGNANO MENO: I COMMENTI DI ANFIA E UNRAE**



(Teleborsa) - Il mercato europeo delle autovetture continua a mostrare chiari segnali di crisi; dopo la caduta di agosto (-16,5%), anche settembre 2024 registra una flessione del 4,2% con 1.118.083 immatricolazioni rispetto alle 1.167.637 unità di settembre 2023. Quattro mesi in negativo sui

primi nove dell'anno, portano il bilancio cumulativo (9.779.605 unità) praticamente in parità (+1,0%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un saldo di sole 93.755 auto immatricolate in più rispetto al 2023. Un risultato ancora largamente inferiore (-19,3%) allo stesso periodo del 2019.

Lo sottolinea UNRAE in una nota spiegando che i cinque principali mercati europei (Major Market) mostrano nel mese andamenti differenziati. La Spagna cresce del 6,3%, il Regno Unito dell'1,0%; in flessione la Germania, che segna un -7,0%, seguita dall'Italia a -10,7% e dalla Francia a -11,1%. Nei primi nove mesi dell'anno la Spagna segna un +4,7%, seguita da Regno Unito (+4,3%) e Italia (+2,1%) che confermano la crescita, anche se ridotta rispetto ai precedenti otto mesi; Germania e Francia sempre in negativo, rispettivamente dell'1,0% e dell'1,8%. **L'Italia mantiene il 4° posto sia in settembre che nei primi nove mesi dell'anno.**

UNRAE ricorda che il Governo italiano ha presentato a Bruxelles la richiesta formale per anticipare al 2025 la revisione del "Green Deal" e del bando alle auto a combustione previsto per il 2035, attualmente programmata per il 2026, richiesta che sta raccogliendo il consenso di altri Paesi dell'Unione. La proposta si basa su tre pilastri fondamentali: approccio di neutralità tecnologica (biofuel, e-fuel e idrogeno); maggiore autonomia strategica nell'approvvigionamento di materie prime da parte dell'Europa; istituzione di un fondo di sostegno per la filiera automotive e per i consumatori che acquistano veicoli elettrici prodotti in Europa o con componenti prodotti in Europa.

"A settembre 2024, rallenta la flessione del mercato europeo dell'auto, che, dopo il pesante calo di agosto (-16,5%), chiude a -4,2% - afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA. Nel mese, tre major market su cinque (incluso UK) mantengono una variazione negativa: -11,1% la Francia, -10,7% l'Italia e -7% la Germania. In recupero, invece, i mercati di Spagna (+6,3%) e Regno Unito (+1%). A settembre, nell'area UE-EFTA-UK, la quota di penetrazione delle vetture 'variamente elettrificate' - ovvero auto ibride 'tradizionali', auto elettriche a batteria (BEV) e auto ibride plug-in (PHEV) - è pari al 60,1%, mentre quella delle sole auto 'alla spina' (BEV e PHEV) è del 26,4%. In Italia, nel mese, le elettrificate pesano per il 46,7%, mentre la quota delle sole ricaricabili (BEV e

PHEV) è di appena il 7,3%.

Con i risultati poco brillanti del terzo trimestre, l'ingresso nell'ultimo trimestre dell'anno è ancora più debole del previsto e si ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023. Riguardo al contesto competitivo in cui il mercato si muove, il voto del Comitato difesa commerciale dell'UE sui dazi cinesi ha recentemente confermato le tariffe provvisorie già note con l'intento di ristabilire condizioni di parità a livello commerciale. Questo, tuttavia, riguarda solo un aspetto del quadro competitivo del settore automotive europeo, che necessita soprattutto di una strategia industriale globale per affrontare la transizione energetica, che garantisca l'accesso alle materie prime critiche, l'approvvigionamento energetico a costi accessibili, un quadro regolatorio coerente, uno sviluppo appropriato della **rete di ricarica elettrica e di rifornimento per i carburanti a basso impatto ambientale**".

(Foto: © Sittipong Leetangwattana / 123RF)

(TELEBORSA) 22-10-2024 18:27

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate Governance
Lavora con noi
Pubblicità

EN

Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

AUTO: CSC, CRISI SETTORE METTE A RISCHIO CRESCITA DELL'ITALIA

THE 24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 22 ott - 'Il crollo del settore dell'auto, tornato circa al livello di produzione di inizio 2013, data la sua rilevanza, mette a rischio la crescita italiana sia di breve che di medio-lungo periodo: -26,1% la produzione a luglio 2024 rispetto a luglio 2023 contro il -3,8% della produzione industriale totale; nel comparto autoveicoli propriamente detti il calo e' ancora piu' profondo (-34,7%)'. E' quanto rileva il Centro studi di Confindustria, sottolineando che 'il settore e' troppo rilevante per l'economia italiana ed europea: solo il settore 'core' rappresenta il 13% del fatturato manifatturiero europeo, il 6,3% della produzione manifatturiera italiana, un valore aggiunto di 15 miliardi e 170mila occupati in Italia.

E senza contare tutto l'indotto domestico generato (con il quale il settore pesa il 5,6% del valore aggiunto complessivo secondo [Anfia](#)), che coinvolge soprattutto l'industria dei prodotti in metallo ma anche la gomma-plastica, le attivita' metallurgiche, la fabbricazione di macchinari e le apparecchiature elettriche'.

Fla-

(RADIOCOR) 22-10-24 10:48:41 (0242) 5 NNNN

TAG

EUROPA ITALIA ENTI ASSOCIAZIONI CONFEDERAZIONI
FINANZA BILANCIO DI SOCIETÀ ANDAMENTO SETTORE
PRODUZIONE MATERIE PRIME PRODUZIONE METALLI
CONGIUNTURA PRODUZIONE INDUSTRIALE ECONOMIA
IMPRESA ITA

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

22 ottobre 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 19°C



askanews

HOME POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



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



CRONACA VIDEONEWS

Trump ai cristiani: salvate gli Usa, con Harris stop libertà religiosa

22 OTTOBRE 2024

ECONOMIA

Auto, Confindustria: crollo settore mette a rischio crescita

Timori per il Pil del 2025

OTT 22, 2024 Confindustria

info & imprese

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Roma, 22 ott. (askanews) – Il crollo del settore dell'auto, tornato circa al livello di produzione di inizio 2013, data la sua rilevanza, mette a rischio la crescita italiana sia di breve che di medio-lungo periodo: -26,1% la produzione a luglio 2024 rispetto a luglio 2023 contro il -3,8% della produzione industriale totale; nel comparto auto – veicoli propriamente detti il calo è ancora più profondo (-34,7%). A lanciare l'allarme è il Centro Studi di Confindustria nel rapporto con le previsioni d'autunno sottolineando che "la crisi dell'auto italiana costituisce un importante rischio al ribasso nello scenario di previsione del Pil italiano per il 2025".

Il fenomeno, seppur legato alla debolezza della domanda, non è solo congiunturale. Secondo gli economisti di viale dell'Astronomia, "c'è anche qualche cambiamento nelle abitudini che riduce la domanda: tra i giovani sarebbe più basso il desiderio di utilizzare un'automobile rispetto alle precedenti generazioni; è in forte crescita il vehicle-sharing". Ma incide sicuramente anche il costo: in Europa nel 2023 l'automobile elettrica più economica sul mercato era del 92% più costosa del corrispettivo più economico a combustione interna, a causa delle batterie, che incidono circa per il 40% sul totale dei costi; le differenze di prezzo aumentano man mano che si riduce la dimensione del veicolo.

Prendendo a riferimento due motorizzazioni alternative di una stessa automobile di piccola taglia, su un arco di tempo di 10 anni, includendo tutti i costi, passare all'auto elettrica comporta un aggravio di spesa per un automobilista italiano pari a circa 5.700 euro, il 15% in più. Inoltre, i tempi di ricarica sono più elevati, l'autonomia di percorrenza notevolmente ridotta, la disponibilità delle infrastrutture per la ricarica ancora limitata e la performance della batteria si riduce progressivamente.

L'associazione tra le trasformazioni in corso e il crollo della produzione nel settore dell'auto non sembra essere casuale. Ma il settore è troppo rilevante per l'economia italiana ed europea: solo il settore "core" rappresenta il 13% del fatturato manifatturiero europeo, il 6,3% della produzione manifatturiera italiana, un valore aggiunto di 15 miliardi e 170mila occupati in Italia. E senza contare tutto l'indotto domestico generato

(con il quale il settore pesa il 5,6% del valore aggiunto complessivo secondo Anfia), che coinvolge soprattutto l'industria dei prodotti in metallo ma anche la gomma-plastica, le attività metallurgiche, la fabbricazione di macchinari e le apparecchiature elettriche.



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

askanews

Editore: askanews S.p.A.
 Sede Legale: Via Prenestina 685, 00155 Roma
 Sedi Operative: Via Prenestina 683, 00155 Roma
 Corso Europa 7, 20122 Milano - Via della Scala 11, 50123 Firenze
 Ph. +39 06695391
 Capitale Sociale: € 1.765.412,00 i.v. - P.I. 01719281006 - C.F. 07201450587

© 2024 askanews S.p.A.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Martedì 22 Ottobre 2024, ore 18.33



teleborsa

09 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U

[Home](#)
[Notizie](#)
[Quotazioni](#)
[Rubriche](#)
[Agenda](#)
[Video](#)
[Analisi Tecnica](#)

[Home Page](#) / [Notizie](#) / Auto, mercato europeo ancora a segno meno: i commenti di [Anfia](#) e Unrae

Auto, mercato europeo ancora a segno meno: i commenti di [Anfia](#) e Unrae

Economia, Trasporti 22 ottobre 2024 - 18.27



(Teleborsa) - **Il mercato europeo delle autovetture continua a mostrare chiari segnali di crisi**; dopo la caduta di agosto (-16,5%), anche settembre 2024 registra una flessione del 4,2% con 1.118.083 immatricolazioni rispetto alle 1.167.637 unità di settembre 2023. Quattro mesi in negativo sui primi nove dell'anno, portano il bilancio cumulativo (9.779.605 unità) praticamente in parità (+1,0%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un saldo di sole 93.755 auto immatricolate in più rispetto al 2023. Un risultato ancora largamente inferiore (-19,3%) allo stesso periodo del 2019.

Lo sottolinea UNRAE in una nota spiegando che i cinque principali mercati europei (Major Market) mostrano nel mese andamenti differenziati. La Spagna cresce del 6,3%, il Regno Unito dell'1,0%; in flessione la Germania, che segna un -7,0%, seguita dall'Italia a -10,7% e dalla Francia a -11,1%. Nei primi nove mesi dell'anno la Spagna segna un +4,7%, seguita da Regno Unito (+4,3%) e Italia (+2,1%) che confermano la crescita, anche se ridotta rispetto ai precedenti otto mesi; Germania e Francia sempre in negativo, rispettivamente dell'1,0% e dell'1,8%. **L'Italia mantiene il 4° posto sia in settembre che nei primi nove mesi dell'anno.**

UNRAE ricorda che il Governo italiano ha presentato a Bruxelles la richiesta formale per anticipare al 2025 la revisione del "Green Deal" e del bando alle auto a combustione previsto per il 2035, attualmente programmata per il 2026, richiesta che sta raccogliendo il consenso di altri Paesi dell'Unione. La proposta si basa su tre pilastri fondamentali: approccio di neutralità tecnologica (biofuel, e-fuel e idrogeno); maggiore autonomia strategica nell'approvvigionamento di materie prime da parte dell'Europa; istituzione di un fondo di sostegno per la filiera automotive e per i consumatori che acquistano veicoli elettrici prodotti in Europa o con componenti prodotti in Europa.

"A settembre 2024, rallenta la flessione del mercato europeo dell'auto, che, dopo il pesante calo di agosto (-16,5%), chiude a -4,2% - afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di [ANFIA](#). Nel mese, tre major market su cinque (incluso UK) mantengono una variazione negativa: -11,1% la Francia, -10,7% l'Italia e -7% la Germania. In recupero, invece, i mercati di Spagna (+6,3%) e Regno Unito (+1%). A settembre, nell'area UE-EFTA-UK, la quota di penetrazione delle vetture 'variamente elettrificate' - ovvero auto ibride 'tradizionali', auto elettriche a batteria (BEV) e auto ibride plug-in (PHEV) - è pari al 60,1%, mentre quella delle sole auto 'alla spina' (BEV e PHEV) è del 26,4%. In Italia, nel mese, le elettrificate pesano per il 46,7%, mentre la quota delle sole ricaricabili (BEV e PHEV) è di appena il 7,3%.

Argomenti trattati

[Germania \(40\)](#) · [Regno Unito \(33\)](#) · [Spagna \(27\)](#) · [Francia \(46\)](#) · [Bruxelles \(13\)](#)

Altre notizie

- ▶ [Francoforte: pioggia di acquisti su Continental](#)
- ▶ [Londra: positiva la giornata per Auto Trader Group](#)
- ▶ [Borsa: Timido segno meno per il Dow Jones, in calo dello 0,00%](#)
- ▶ [Borsa: Timido segno meno per il Dow Jones, in calo dello 0,23%](#)
- ▶ [Auto, Acea: immatricolazioni UE ancora in calo, Stellantis fa peggio del mercato](#)
- ▶ [Forvia, vendite in calo nel terzo trimestre zavorrate dalla Cina](#)

Seguici su Facebook



Con i risultati poco brillanti del terzo trimestre, l'ingresso nell'ultimo trimestre dell'anno è ancora più debole del previsto e si ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023. Riguardo al contesto competitivo in cui il mercato si muove, il voto del Comitato difesa commerciale dell'UE sui dazi cinesi ha recentemente confermato le tariffe provvisorie già note con l'intento di ristabilire condizioni di parità a livello commerciale. Questo, tuttavia, riguarda solo un aspetto del quadro competitivo del settore automotive europeo, che necessita soprattutto di una strategia industriale globale per affrontare la transizione energetica, che garantisca l'accesso alle materie prime critiche, l'approvvigionamento energetico a costi accessibili, un quadro regolatorio coerente, uno sviluppo appropriato della rete di ricarica elettrica e di rifornimento per i carburanti a basso impatto ambientale".

(Foto: © Sittipong Leetangwattana / 123RF)

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Eurozona: timido segno meno per l'EURO STOXX Automobiles & Parts
- ▶ Mercato auto in calo: Anfia rivide le previsioni per il 2024 (-4,3%) e chiede misure straordinarie di supporto
- ▶ Eurozona: timido segno meno per l'EURO STOXX Construction & Materials
- ▶ Eurozona: timido segno meno per l'EURO STOXX Retail



SEZIONI

Tutte le notizie
Italia
Europa
Mondo
Ambiente
Costume e società
Economia
Finanza
Politica
Scienza e tecnologia
Indicazioni di trading
Migliori e peggiori
In breve

QUOTAZIONI

Tutti i mercati
Azioni Italia
ETF ETC/ETN
Obbligazioni
Fondi
Cambi e Valute
Materie Prime
Tassi
Futures e Derivati
Sedex
Warrant
Rating Agenzie
EuroTLX

RUBRICHE

Gli Editoriali
Gli Speciali
Top Mind
Accadde Oggi

VIDEO

Il Punto sulle Commodities
Buongiorno dalla Borsa
1 minuto in Borsa
Focus sugli ETF
Notizie dal Forex
Tutti i Video

AGENDA

Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi
Coefficienti di rettifica e Corporate Actions

Teleborsa - Agenzia Stampa reg. Tribunale Roma n. 169/61 del 18/02/1961 – email: redazione@teleborsa.it - Direttore Responsabile: Valeria Di Stefano

Copyright © 2024 Teleborsa P.IVA 00919671008. Tutti i diritti riservati. E' vietata la riproduzione anche parziale del materiale presente sul sito. Software, design e tecnologia di Teleborsa; hosting su server fam Teleborsa. I dati, le analisi ed i grafici hanno carattere indicativo; qualsiasi decisione operativa basata su di essi è presa dall'utente autonomamente e a proprio rischio. **Avviso sull'uso e sulla proprietà dei dati**.

Le foto presenti su www.teleborsa.it sono di pubblico dominio o soggette a licenza di pubblicazione in concessione a Teleborsa. Chiunque ritenesse che la pubblicazione di un'immagine leda diritti di autore è pregato di segnalarlo all'indirizzo di e-mail redazione@teleborsa.it. Sarà nostra cura provvedere all'accertamento ed all'eventuale rimozione.

Segnalazioni **Whistleblowing**.

TRENDING IMPOSTA DI TRASIZIONE... INNOVATIVA METEOROLOGICA D...

f X @ in

martedì 22 Ottobre 2024



Homepage Editoriali Agenparl International Mondo Politica Economia Regioni Università Cultura Futuro Sport & Motori



Home » Al DEMB un workshop sui recenti sviluppi del settore automobilistico in Europa, il 23 ottobre

Al DEMB un workshop sui recenti sviluppi del settore automobilistico in Europa, il 23 ottobre

By —22 Ottobre 2024 Nessun commento 2 Mins Read



UNIMORE

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MODENA E REGGIO EMILIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Logo

(AGENPARL) - Roma, 22 Ottobre 2024

(AGENPARL) – mar 22 ottobre 2024 Oggetto: Al DEMB un workshop sui recenti sviluppi del settore automobilistico in Europa

Alle redazioni in indirizzo

COMUNICATO STAMPA

Il Dipartimento di Economia Marco Biagi di Unimore ospita, mercoledì 23 ottobre dalle ore 8.30, il workshop "Regolamentazioni ambientali e concorrenza cinese nel settore automobilistico in Europa. Scenari e prospettive per le imprese, l'occupazione, le relazioni industriali", dedicato in modo particolare agli studenti, alla comunità scientifica, a rappresentanti delle imprese e dei lavoratori e ai policy maker.

L'appuntamento (aula magna ovest, 2° piano) vuole costituire un'occasione per condividere informazioni e formulare domande per ulteriori sviluppi della ricerca scientifica e le politiche pubbliche su quanto sta accadendo nel settore.

La proposta del workshop è nata da alcuni fatti recenti, tra i quali: le dichiarazioni di Volkswagen sulla chiusura di due stabilimenti in Germania, che avranno con grande probabilità ripercussioni anche su imprese italiane di componentistica, che vanno ad aggiungersi alle incerte prospettive di Stellantis; l'attivazione di un tavolo di lavoro al MIMIT – Ministero delle imprese e del made in Italy, che vede coinvolta ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, la richiesta dei sindacati di coinvolgimento diretto della presidenza del Consiglio dei Ministri sul futuro del settore automobilistico in Italia.

"In questo quadro di cambiamenti nelle imprese del settore automobilistico e di elaborazione di proposte di politiche industriali e del lavoro, proponiamo a studenti e studentesse del nostro dipartimento di iniziare l'anno accademico con la partecipazione attiva a una discussione sul futuro dell'auto, condividendo con loro quello che sappiamo, in base alle conoscenze maturate nella ricerca e dalle riflessioni elaborate dai rappresentanti delle imprese e dei lavoratori, e da quello che sta emergendo nei tavoli di elaborazione delle politiche pubbliche, nazionali e regionali" – commenta la Prof.ssa Margherita Russo, coordinatrice dell'incontro.

[unimore](#)

SHARE.



RELATED POSTS

EMILIA ROMAGNA

A Giurisprudenza si discute delle nuove frontiere della bioetica con la Prof.ssa Serena Vantin, il 25 ottobre

22 Ottobre 2024

EMILIA ROMAGNA

ELEZIONI REGIONALI, ULTIMI GIORNI PER DICHIARARE LA PROPRIA DISPONIBILITÀ ALLA NOMINA COME SCRUTATORE. ECCO COME FARE

22 Ottobre 2024

EMILIA ROMAGNA

Videosorveglianza: la Giunta approva l'aggiornamento del documento di indirizzo della progettazione per l'installazione di dodici telecamere a Borgo Marina. Il sistema operativo dalla primavera

22 Ottobre 2024

LEAVE A REPLY

Your Comment

Name *

Email *

Website

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

POST COMMENT

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

CHI SIAMO

L'**Agenzia di Stampa Parlamentare Agenparl** è una delle voci storiche ed autorevoli dell'informazione italiana parlamentare ed è una delle principali news company italiane. Nel 1950 Francesco Lisi fondò la più antica Agenzia giornalistica parlamentare italiana, con il nome di S.P.E.; con l'ingresso nell'ASP (Associazione stampa parlamentare) nel 1953 ne mutò il nome in Agenparl.

Dal 1955 affianca con i suoi notiziari il mondo istituzionale, editoriale, economico e finanziario, diventando oggi una tra le fonti più autorevoli dell'informazione con i propri prodotti, servizi e soluzioni all'avanguardia. Dal 2009 il Direttore è Luigi Camilloni che ha proseguito lungo la strada tracciata da Lisi e cioè quella che da sempre ha contraddistinto l'Agenzia, ossia l'imparzialità.

Una formula editoriale veloce ed innovativa che garantisce un'informazione puntuale e degli approfondimenti originali. Per noi di Agenparl, fare informazione significa mantenere un alto livello di esattezza, obiettività e imparzialità, attraverso un codice linguistico chiaro, ma soprattutto senza far ricorso a formule e luoghi comuni giornalistici.

CONTATTI

Per inviare i comunicati stampa: redazione@agenparl.eu

Per informazioni: marketing@agenparl.eu

Uff. (+39) 06 93 57 9408

Cell. (+39) 340 681 9270



SERVIZI

Per inviare i comunicati stampa: Agenparl dispone di contenuti, servizi e strumenti a cui si affidano Enti, Istituzioni ed Università, sviluppando una serie di soluzioni personalizzabili a seconda delle necessità dei clienti.

NOTIZIARIO

Per tutti i servizi scrivere a marketing@agenparl.eu

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, mercato europeo ancora a segno meno: i commenti di Anfia e Unrae

TELEBORSA

Publicato il 22/10/2024
Ultima modifica il 22/10/2024 alle ore 18:27



Il mercato europeo delle autovetture continua a mostrare chiari segnali di crisi; dopo la caduta di agosto (-16,5%), anche settembre 2024 registra una flessione del 4,2% con 1.118.083 immatricolazioni rispetto alle 1.167.637 unità di settembre 2023.

Quattro mesi in negativo sui primi nove dell'anno, portano il bilancio cumulativo (9.779.605 unità) praticamente in parità (+1,0%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un saldo di sole 93.755 auto immatricolate in più rispetto al 2023. Un risultato ancora largamente inferiore (-19,3%) allo stesso periodo del 2019.

Lo sottolinea **UNRAE** in una nota spiegando che i cinque principali mercati europei (Major Market) mostrano nel mese andamenti differenziati. La Spagna cresce del 6,3%, il Regno Unito dell'1,0%; in flessione la Germania, che segna un -7,0%, seguita dall'Italia a -10,7% e dalla Francia a -11,1%. Nei primi nove mesi dell'anno la Spagna segna un +4,7%, seguita da Regno Unito (+4,3%) e Italia (+2,1%) che confermano la crescita, anche se ridotta rispetto ai precedenti otto mesi; Germania e Francia sempre in negativo, rispettivamente dell'1,0% e dell'1,8%. **L'Italia mantiene il 4° posto sia in settembre che nei primi nove mesi dell'anno.**

UNRAE ricorda che il Governo italiano ha presentato a Bruxelles la richiesta formale per anticipare al 2025 la revisione del "Green Deal" e del bando alle auto a combustione previsto per il 2035, attualmente programmata per il 2026, richiesta che sta raccogliendo il consenso di altri Paesi dell'Unione. La proposta si basa su tre pilastri fondamentali: approccio di neutralità tecnologica (biofuel, e-fuel e idrogeno); maggiore autonomia strategica nell'approvvigionamento di materie prime da parte dell'Europa; istituzione di un fondo di sostegno per la filiera automotive e per i consumatori che acquistano veicoli elettrici prodotti in Europa o con componenti prodotti in Europa.

"A settembre 2024, rallenta la flessione del mercato europeo dell'auto, che, dopo il pesante calo di agosto (-16,5%), chiude a -4,2% - afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA. Nel mese, tre major market su cinque (incluso

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

19/09/2024



ANFIA, Mercato auto UE: ad agosto calo del 16,5% rispetto al 2023

01/10/2024

Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie di...

29/08/2024

Auto, in Europa nei primi 7 mesi dell'anno immatricolate 1 milione di auto (+0,4%)

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

22/10/2024

OPAS Unieuro, adesioni oltre l'11,4%

22/10/2024

Vivendi, crescita organica dei ricavi al 4,5% nei primi 9 mesi

22/10/2024

Enac, ICAO ICAN 2024: continuano gli incontri istituzionali del Presidente Di Palma e della delegazione...

UK) mantengono una variazione negativa: -11,1% la Francia, -10,7% l'Italia e -7% la Germania. In recupero, invece, i mercati di Spagna (+6,3%) e Regno Unito (+1%). A settembre, nell'area UE-EFTA-UK, la quota di penetrazione delle vetture 'variamente elettrificate' - ovvero auto ibride 'tradizionali', auto elettriche a batteria (BEV) e auto ibride plug-in (PHEV) - è pari al 60,1%, mentre quella delle sole auto 'alla spina' (BEV e PHEV) è del 26,4%. In Italia, nel mese, le elettrificate pesano per il 46,7%, mentre la quota delle sole ricaricabili (BEV e PHEV) è di appena il 7,3%.

Con i risultati poco brillanti del terzo trimestre, l'ingresso nell'ultimo trimestre dell'anno è ancora più debole del previsto e si ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023. Riguardo al contesto competitivo in cui il mercato si muove, il voto del Comitato difesa commerciale dell'UE sui dazi cinesi ha recentemente confermato le tariffe provvisorie già note con l'intento di ristabilire condizioni di parità a livello commerciale. Questo, tuttavia, riguarda solo un aspetto del quadro competitivo del settore automotive europeo, che necessita soprattutto di una strategia industriale globale per affrontare la transizione energetica, che garantisca l'accesso alle materie prime critiche, l'approvvigionamento energetico a costi accessibili, un quadro regolatorio coerente, uno sviluppo appropriato della **rete di ricarica elettrica e di rifornimento per i carburanti a basso impatto ambientale**".

(Foto: © Sittipong Leetangwattana / 123RF)

Servizio a cura di **teleborsa**

22/10/2024

BCE, Lagarde: direzione chiara per i tassi, ma ritmo deve essere deciso

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

LA STAMPA

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

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

Scrivi alla redazione

Contatti

CMP

Pubblicità

Cookie Policy

Sede

Dati Societari

Privacy

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto, mercato europeo ancora a segno meno: i commenti di Anfia e Unrae



22 ottobre 2024 - 18.32

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Il mercato europeo delle autovetture continua a mostrare chiari segnali di crisi; dopo la caduta di agosto (-16,5%), anche settembre 2024 registra una flessione del 4,2% con 1.118.083 immatricolazioni rispetto alle 1.167.637 unità di settembre 2023. Quattro mesi in negativo sui primi nove dell'anno, portano il bilancio cumulativo (9.779.605 unità) praticamente in parità (+1,0%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un saldo di sole 93.755 auto immatricolate in più rispetto al 2023. Un risultato ancora largamente inferiore (-19,3%) allo stesso periodo del 2019.

Lo sottolinea UNRAE in una nota spiegando che i cinque principali mercati europei (Major Market) mostrano nel mese andamenti differenziati. La Spagna cresce del 6,3%, il Regno Unito dell'1,0%; in flessione la Germania, che segna un -7,0%, seguita dall'Italia a -10,7% e dalla Francia a -11,1%. Nei primi nove mesi dell'anno la Spagna segna un +4,7%, seguita da Regno Unito (+4,3%) e Italia (+2,1%) che confermano la crescita, anche se ridotta rispetto ai precedenti otto mesi; Germania e Francia sempre in negativo, rispettivamente dell'1,0% e dell'1,8%. L'Italia mantiene il 4° posto sia in settembre che nei primi nove mesi dell'anno.

UNRAE ricorda che il Governo italiano ha presentato a Bruxelles la richiesta formale per anticipare al 2025 la revisione del "Green Deal" e del bando alle auto a combustione previsto per il 2035, attualmente programmata per il 2026, richiesta che sta raccogliendo il consenso di altri Paesi dell'Unione. La

Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	42.925	-0,02%
FTSE 100	8.307	-0,14%
FTSE MIB	34.734	-0,64%
Germany DAX	19.422	-0,20%
Hang Seng Index*	20.476,00	-1,56%
Nasdaq	18.536	-0,02%
Nikkei 225	38.487,00	-1,20%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

proposta si basa su tre pilastri fondamentali: approccio di neutralità tecnologica (biofuel, e-fuel e idrogeno); maggiore autonomia strategica nell'approvvigionamento di materie prime da parte dell'Europa; istituzione di un fondo di sostegno per la filiera automotive e per i consumatori che acquistano veicoli elettrici prodotti in Europa o con componenti prodotti in Europa.

“A settembre 2024, rallenta la flessione del mercato europeo dell'auto, che, dopo il pesante calo di agosto (-16,5%), chiude a -4,2% – afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA. Nel mese, tre major market su cinque (incluso UK) mantengono una variazione negativa: -11,1% la Francia, -10,7% l'Italia e -7% la Germania. In recupero, invece, i mercati di Spagna (+6,3%) e Regno Unito (+1%). A settembre, nell'area UE-EFTA-UK, la quota di penetrazione delle vetture 'variamente elettrificate' – ovvero auto ibride 'tradizionali', auto elettriche a batteria (BEV) e auto ibride plug-in (PHEV) – è pari al 60,1%, mentre quella delle sole auto 'alla spina' (BEV e PHEV) è del 26,4%. In Italia, nel mese, le elettrificate pesano per il 46,7%, mentre la quota delle sole ricaricabili (BEV e PHEV) è di appena il 7,3%.

Con i risultati poco brillanti del terzo trimestre, l'ingresso nell'ultimo trimestre dell'anno è ancora più debole del previsto e si ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023. Riguardo al contesto competitivo in cui il mercato si muove, il voto del Comitato difesa commerciale dell'UE sui dazi cinesi ha recentemente confermato le tariffe provvisorie già note con l'intento di ristabilire condizioni di parità a livello commerciale. Questo, tuttavia, riguarda solo un aspetto del quadro competitivo del settore automotive europeo, che necessita soprattutto di una strategia industriale globale per affrontare la transizione energetica, che garantisca l'accesso alle materie prime critiche, l'approvvigionamento energetico a costi accessibili, un quadro regolatorio coerente, uno sviluppo appropriato della **rete di ricarica elettrica e di rifornimento per i carburanti a basso impatto ambientale**”.

(Foto: © Sittipong Leetangwattana / I23RF)

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,08

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA



Produzione auto tornata al livello di inizio 2013, la crisi del settore mette a rischio crescita dell'Italia

condividi l'articolo



«Il crollo del settore dell'auto, tornato circa al livello di produzione di inizio 2013, data la sua rilevanza, mette a rischio la crescita italiana sia di breve che di medio-lungo periodo: -26,1% la produzione a luglio 2024 rispetto a luglio 2023 contro il -3,8% della produzione industriale totale; nel comparto autoveicoli propriamente detti il calo è ancora più profondo (-34,7%)».

È quanto rileva il Centro studi di Confindustria, sottolineando che «il settore è troppo rilevante per l'economia italiana ed europea: solo il settore "core" rappresenta il 13% del fatturato manifatturiero europeo, il 6,3% della produzione manifatturiera italiana, un valore aggiunto di 15 miliardi e 170mila occupati in Italia. E senza contare tutto l'indotto domestico generato (con il quale il settore pesa il 5,6% del valore aggiunto complessivo secondo **Anfia**), che coinvolge soprattutto l'industria dei prodotti in metallo ma anche la gomma-plastica, le attività metallurgiche, la fabbricazione di macchinari e le apparecchiature elettriche».

condividi l'articolo



Martedì 22 Ottobre 2024 - Ultimo aggiornamento: 13:49 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



LA DEBACLE
Stellantis, continua la discesa: a settembre -26% le auto vendute in Europa



LA FLESSIONE
Mercato auto, a settembre ancora in calo le vendite in Europa: -4,2%. Francia (-11,1%), e Italia (-10,7%) le peggiori

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, mercato europeo ancora a segno meno: i commenti di Anfia e Unrae

Il mercato europeo delle autovetture continua a mostrare chiari segnali di crisi; dopo la caduta di agosto (-16,5%), anche settembre 2024 registra una flessione del 4,2% con 1.118.083 immatricolazioni rispetto alle 1.167.637 unità di settembre 2023. Quattro mesi in negativo sui primi nove dell'anno, portano il bilancio cumulativo (9.779.605 unità) praticamente in parità (+1,0%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un saldo di sole 93.755 auto immatricolate in più rispetto al 2023. Un risultato ancora largamente inferiore (-19,3%) allo stesso



periodo del 2019. Lo sottolinea UNRAE in una nota spiegando che i cinque principali mercati europei (Major Market) mostrano nel mese andamenti differenziati. La Spagna cresce del 6,3%, il Regno Unito dell'1,0%; in flessione la Germania, che segna un -7,0%, seguita dall'Italia a -10,7% e dalla Francia a -11,1%. Nei primi nove mesi dell'anno la Spagna segna un +4,7%, seguita da Regno Unito (+4,3%) e Italia (+2,1%) che confermano la crescita, anche se ridotta rispetto ai precedenti otto mesi; Germania e Francia sempre in negativo, rispettivamente dell'1,0% e dell'1,8%. L'Italia mantiene il 4° posto sia in settembre che nei primi nove mesi dell'anno. UNRAE ricorda che il Governo italiano ha presentato a Bruxelles la richiesta formale per anticipare al 2025 la revisione del Green Deal e del bando alle auto a combustione previsto per il 2035, attualmente programmata per il 2026, richiesta che sta raccogliendo il consenso di altri Paesi dell'Unione. La proposta si basa su tre pilastri fondamentali: approccio di neutralità tecnologica (biofuel, e-fuel e idrogeno); maggiore autonomia strategica nell'approvvigionamento di materie prime da parte dell'Europa; istituzione di un fondo di sostegno per la filiera automotive e per i consumatori che acquistano veicoli elettrici prodotti in Europa o con componenti prodotti in Europa. A settembre 2024, rallenta la flessione del mercato europeo dell'auto, che, dopo il pesante calo di agosto (-16,5%), chiude a -4,2% afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nel mese, tre major market su cinque (incluso UK) mantengono una variazione negativa: -11,1% la Francia, -10,7% l'Italia e -7% la Germania. In recupero, invece, i mercati di Spagna (+6,3%) e Regno Unito (+1%). A settembre, nell'area UE-EFTA-UK, la quota di penetrazione delle vetture variamente elettrificate (ovvero auto ibride tradizionali, auto elettriche a batteria (BEV) e auto ibride plug-in (PHEV)) è pari al 60,1%, mentre quella delle sole auto alla spina (BEV e PHEV) è del 26,4%. In Italia, nel mese, le elettrificate pesano per il 46,7%, mentre la quota delle sole ricaricabili (BEV e PHEV) è di appena il 7,3%. Con i risultati poco brillanti del terzo trimestre, l'ingresso nell'ultimo trimestre dell'anno è ancora più debole del previsto e si ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023. Riguardo al contesto competitivo in cui il mercato si muove, il voto del Comitato difesa commerciale dell'UE sui dazi cinesi ha recentemente confermato le tariffe provvisorie già note con l'intento di ristabilire condizioni di parità a livello commerciale. Questo, tuttavia, riguarda solo un aspetto del quadro competitivo del settore automotive europeo, che necessita soprattutto di una strategia industriale globale per affrontare la transizione energetica, che garantisca l'accesso alle materie prime critiche, l'approvvigionamento energetico a costi accessibili, un quadro regolatorio coerente, uno sviluppo appropriato della rete di ricarica elettrica e di rifornimento per i carburanti a basso impatto ambientale.



Produzione auto tornata al livello di inizio 2013, la crisi del settore mette a rischio crescita dell'Italia

condividi l'articolo



«Il crollo del settore dell'auto, tornato circa al livello di produzione di inizio 2013, data la sua rilevanza, mette a rischio la crescita italiana sia di breve che di medio-lungo periodo: -26,1% la produzione a luglio 2024 rispetto a luglio 2023 contro il -3,8% della produzione industriale totale; nel comparto autoveicoli propriamente detti il calo è ancora più profondo (-34,7%)».

È quanto rileva il Centro studi di Confindustria, sottolineando che «il settore è troppo rilevante per l'economia italiana ed europea: solo il settore "core" rappresenta il 13% del fatturato manifatturiero europeo, il 6,3% della produzione manifatturiera italiana, un valore aggiunto di 15 miliardi e 170mila occupati in Italia. E senza contare tutto l'indotto domestico generato (con il quale il settore pesa il 5,6% del valore aggiunto complessivo secondo Anfia), che coinvolge soprattutto l'industria dei prodotti in metallo ma anche la gomma-plastica, le attività metallurgiche, la fabbricazione di macchinari e le apparecchiature elettriche».

condividi l'articolo



ECONOMIA



IL GIUDIZIO
Zipse (Bmw): «Target Ue non realistici, serve regolamentazione graduale. Neutralità tecnologica fondamentale per competitività»



LA DEBACLE
Stellantis, continua la discesa: a settembre -26% le auto vendute in Europa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Home News Attualità e mercato

Chi ha venduto più auto in Europa a settembre 2024

UK e Spagna hanno mitigato le perdite dell'Ue grazie a forti sconti. Ancora male le auto elettriche



Motor1.com

22 Ottobre 2024 alle 11:01



Di: [Eleonora Lilli](#) in

A settembre il mercato dell'auto in Europa si è leggermente ripreso, ma continua ad andare male. Le immatricolazioni in Europa Occidentale (UE+EFTA+UK) hanno toccato quota 1.118.083 con un calo del 4,2% rispetto a settembre 2023 e del 13% rispetto al livello ante-crisi (2019).

Nonostante il segno negativo si può parlare di "recupero" perché in estate era andata anche peggio (-16,5% ad agosto) e il primo semestre del 2024 si è chiuso con una crescita modesta (+4,4%). Adesso, i numeri da gennaio a settembre parlano di 9.779.605 immatricolazioni, con una crescita dell'1% sullo stesso periodo del 2023, ma con un calo di ben il 20,5% sulla situazione ante-crisi (gennaio-settembre 2019) e con prospettive incerte.

Cerca un'auto >>

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ANFIA ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto all'anno precedente.

Le quote di mercato per alimentazione

A trainare l'Europa Occidentale a settembre sono state il Regno Unito (+1%) e la Spagna (+6,3%), dove le politiche di sconti hanno indotto all'acquisto più che in altri Paesi. Il mercato più importante, quello della Germania, in settembre ha fatto registrare un calo del 7%, la Francia (-11,1%) e l'Italia (-10,7%).

In tutti i mercati nazionali dell'area le aziende si sono confermate le principali acquirenti e, mentre le **auto elettriche** vendono poco (i volumi da inizio anno sono calati del 5,8% e la quota di mercato totale è scesa al 13,1% dal 14% dello scorso anno al 13,1%), anche le immatricolazioni di auto **ibride plug-in** a settembre sono diminuite di un notevole 22,3%.

Nello stesso mese le vendite di auto a benzina sono diminuite del 17,9%, con tutti e quattro i mercati chiave che hanno registrato cali a due cifre: Francia (-31,9%), Italia (-23,3%), Germania (-15,2%) e Spagna (-10,7%). Le auto a benzina rappresentano ora il 29,8% del mercato, in calo rispetto al 34% dello stesso mese dello scorso anno. Pure il mercato delle diesel ha registrato un calo, del 23,5%, con una quota del 10,4% nel settembre scorso.

Chi è salito e chi è sceso

* in UE+EFTA+UK	Quota % settembre 2024	Quota % settembre 2023	Var % delle unità immatricolate a settembre 2024/2023
Gruppo Volkswagen	26,8%	25%	+0,3%
Stellantis	14,9%	19,2%	-27,1%
Gruppo Renault	10,9%	10,4%	-1,5%

Leggi anche

[Le auto più vendute a settembre 2024, la classifica per alimentazione](#)

[Le auto più vendute in Europa, la classifica degli ultimi 50 anni](#)

ULTIMI ARTICOLI

08:30 [L'Audi A2 è tornata, ecco come](#)

08:00 [Questa Mercedes Classe G è stata restaurata con Moncler](#)

07:00 [Dacia, tutte le novità per il 2025](#)

19:3 [Mazda MX-5 35th Anniversary, elegante come le Miata speciali del passato](#)

18:00 [Non solo auto, dalla Cina ecco le innovazioni di Omoda & Jaecoo](#)

17:00 ["L'Arte del V12" vi aspetta ad Auto e Moto d'Epoca 2024](#)

16:3 [Hyundai Tucson 20° anniversario, ha tutto di serie per il compleanno](#)



Produzione auto tornata al livello di inizio 2013, la crisi del settore mette a rischio crescita dell'Italia

condividi l'articolo



«Il crollo del settore dell'auto, tornato circa al livello di produzione di inizio 2013, data la sua rilevanza, mette a rischio la crescita italiana sia di breve che di medio-lungo periodo: -26,1% la produzione a luglio 2024 rispetto a luglio 2023 contro il -3,8% della produzione industriale totale; nel comparto autoveicoli propriamente detti il calo è ancora più profondo (-34,7%)».

È quanto rileva il Centro studi di Confindustria, sottolineando che «il settore è troppo rilevante per l'economia italiana ed europea: solo il settore "core" rappresenta il 13% del fatturato manifatturiero europeo, il 6,3% della produzione manifatturiera italiana, un valore aggiunto di 15 miliardi e 170mila occupati in Italia. E senza contare tutto l'indotto domestico generato (con il quale il settore pesa il 5,6% del valore aggiunto complessivo secondo Anfia), che coinvolge soprattutto l'industria dei prodotti in metallo ma anche la gomma-plastica, le attività metallurgiche, la fabbricazione di macchinari e le apparecchiature elettriche».

condividi l'articolo



ECONOMIA



IL GIUDIZIO
Zipse (Bmw): «Target Ue non realistici, serve regolamentazione graduale. Neutralità tecnologica fondamentale per competitività»



LA DEBACLE
Stellantis, continua la discesa: a settembre -26% le auto vendute in Europa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Zipse (Bmw): «Target Ue non realistici, serve regolamentazione graduale. Neutralità tecnologica fondamentale per competitività»



Produzione auto tornata al livello di inizio 2013, la crisi del settore mette a rischio crescita dell'Italia



Stellantis, continua la discesa: a settembre -26% le auto vendute in Europa

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



WEC, Porsche rinnova la sua formazione per il 2025: addio a Lotterer e Makowiecki, benvenuto ad Andlauer



Ferrari 499P Modificata, ispirata dalle vittorie di Le Mans direttamente allo show di Imola



Ferrari, arrivano i rinnovi dei piloti ufficiali endurance. Fuoco, Molina, Serra, Rigon, Rovera e Lilou Wadoux ancora in Rosso

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Honda, l'X-ADV in versione 2025 punta su comfort e praticità. Design più aggressivo e tecnologia evoluta



Bmw Motorrad rinnova gli scooter C400 X e C400 GT. Aggiornamenti tecnologici per il commuting urbano



Honda, nuovo look ed equipaggiamenti per la famiglia Forza. Trio di scooter GT aggiornati per stile e tecnologia

Gruppo fiori - manchette

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

comsteel right

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB AZIENDE

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI



RICREA

CONSORZIO NAZIONALE RICICLO E RECUPERO IMBALLAGGI ACCIAIO

Imballaggi d'ACCIAIO

cassaforte della natura, amici dell'ambiente

www.consorzioricrea.org

SCOPRI SIDERWEB

PROVA GRATUITA



RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

Webinar

INOX: MERCATO SPACCATO IN DUE

Ferrari: «Bene edilizia, farmaceutica e alimentare, in crisi invece elettrodomestici e automotive»

di Davide Lorenzini

Automotive

VOESTALPINE RIORGANIZZA AUTOMOTIVE COMPONENTS IN GERMANIA

Il gruppo chiuderà lo stabilimento di Birkenfeld e ridurrà la forza lavoro a Dettingen

di Stefano Gennari

Acciaio sostenibile

SALZGITTER, PRIMO ORDINE DI ACCIAIO VERDE DAL SUDAFRICA

I prodotti saranno distribuiti da due aziende attive nell'industria dell'automotive

di Federico Fusca

siderweb FORUM

ICIM: CERTIFICAZIONE AL LAVORO SU ESG, PIANO TRANSIZIONE 5.0, PRODUTTIVITÀ

L'ente è parte di un gruppo che opera anche nella meccanica, nell'automotive e nelle costruzioni

di Redazione siderweb

Investimenti



Home / News / Continua la flessione del mercato europeo dell'aut...

Continua la flessione del mercato europeo dell'auto

Vavassori (Anfia): «Ingresso nell'ultimo trimestre ancora più debole del previsto, 2024 sarà in calo»

22 ottobre 2024

Benvenuto nel mondo siderweb

Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

Ricordami

Login

Password dimenticata?

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui, attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

[> Prova gratuita](#)

Se preferisci puoi anche acquistare i **SiderCrediti** un modo semplice e diretto per navigare tutto il sito quando ne hai bisogno.

[> Abbonamenti](#)

Puoi **registrarti gratuitamente** a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

[> Registrati](#)

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

AUTOMAZIONI INDUSTRIALI CAPITANIO: RISULTATI RECORD NEL 2023

In arrivo nel 2025 nuovi uffici per 2.400 metri quadrati

di Davide Lorenzini

[Altre News](#)

Zaninoni rectangle

MERCATI

Le ultime dal mercato

Analisi di mercato COILS: IL MERCATO REAGISCE CON ESITAZIONE AGLI AUMENTI DI PREZZO

Alcuni produttori europei sarebbero pronti ad annunciare tagli di output

Rottame: prezzi invariati in Italia

Analisi di mercato ROTTAME: PREZZI INVARIATI IN ITALIA

Fragile equilibrio tra domanda e offerta. Ancora incerta l'entità delle fermate previste per fine ottobre

Analisi di mercato FONDO: CONFUSIONE SOTTO IL PROFILO DEI PREZZI

Domanda debole ma costante

Analisi di mercato EUROPA: LUNGI PER IL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN DIFFICOLTA

Cali in Polonia, Germania e Spagna

Lamierino magnetico: ribassi

Analisi di mercato LAMIERINO MAGNETICO: RIBASSI

Scendono le quotazioni nei primi giorni di ottobre

[Altre analisi](#)

SPECIALI

Webinar

INOX: MERCATO SPACCATO IN DUE

Ferrari: «Bene edilizia, farmaceutica e alimentare, in crisi invece elettrodomestici e automotive»

di Davide Lorenzini



Automotive

VOESTALPINE RIORGANIZZA AUTOMOTIVE COMPONENTS IN GERMANIA

Il gruppo chiuderà lo stabilimento di Birkenfeld e ridurrà la forza lavoro a Dettingen

di Stefano Gennari



Acciaio sostenibile

SALZGITTER, PRIMO ORDINE DI ACCIAIO VERDE DAL SUDAFRICA

I prodotti saranno distribuiti da due aziende attive nell'industria dell'automotive

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di Federico Fusca



siderweb FORUM

ICIM: CERTIFICAZIONE AL LAVORO SU ESG, PIANO TRANSIZIONE 5.0, PRODUTTIVITA

L'ente e parte di un gruppo che opera anche nella meccanica, nell'automotive e nelle costruzioni

di Redazione siderweb



Investimenti

AUTOMAZIONI INDUSTRIALI CAPITANIO: RISULTATI RECORD NEL 2023

In arrivo nel 2025 nuovi uffici per 2.400 metri quadrati

di Davide Lorenzini



Altre News

LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso



I NOSTRI VIDEO



Acciaio inossidabile sotto la lente



STEEL FOCUS - La crisi del gruppo Celsa



siderweb TG. Edizione del 18 ottobre 2024

Altri video

"Se tutto l'anno ci fosse vacanza, divertirsi sarebbe tedioso come lavorare"

William Shakespeare

Suggerisci una frase



DOSSIER

Dossier

FUTURA EXPO 2023

Acciaio ancora protagonista di sostenibilità

UFFICIO STUDI E BILANCI

Ufficio Studi

Tutti gli approfondimenti e le analisi di bilancio realizzati dall'Ufficio Studi di Siderweb



pubblicazioni siderweb

9 ottobre 2024

2021-2023 l'acciaio in asia

Attualità e prospettive di sviluppo della siderurgia in Cina, India, Giappone, Corea del Sud, Vietnam e Indonesia. A cura di Gianfranco Tosini

Altri Speciali

Vicini

ACCIAIO INOSSIDABILE SOTTO LALENTE

I nostri video



22 ottobre 2024

I primi nove mesi del 2024 hanno sottoposto il settore italiano ed europeo dell'innox a molte sfide. Una domanda non ...

SPORTELLO RICICLO IMBALLAGGI

A cura di Elisa Bonomelli

RICREA: sperimentazione sulla frantumazione per migliorare la qualità

Il Consorzio sta installando un secondo impianto in Puglia. Si lavora anche per perfezionare la raccolta

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ECONOMIA

I nodi della competitività italiana secondo il Centro Studi di Confindustria

22 Ottobre 2024

Di Ilaria Donatio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Nonostante i focolai di crisi sullo **scacchiere internazionale**, l'economia globale dovrebbe riuscire ad evitare una frenata generalizzata. L'iniziale taglio dei tassi di interesse in Europa e in America è la principale notizia positiva per la crescita che però sarà prudente.

Quanto all'Italia, il grande driver di crescita è senza dubbio rappresentato dalle **risorse europee del PNRR** – è però urgente spendere in modo produttivo – da impiegare in investimenti e riforme fino al 2025. Restano, infatti, **da sciogliere i nodi che penalizzano la competitività delle imprese** e che richiedono scelte sagge.

089849

Sono numerosi e articolati i passaggi del [Rapporto di previsione](#) del [Centro studi di Confindustria](#) “**I nodi della competitività – La crescita dell’Italia fra tensioni globali, tassi e Pnrr**”, presentato stamane alla Sala del Refettorio di Palazzo San Macuto.

Dopo i saluti introduttivi del vicepresidente della Camera **Giorgio Mulè**, **Alessandro Fontana**, direttore Centro studi, ha presentato il Rapporto. Sono intervenuti, tra gli altri, **Fabrizia Lapecorella**, vicesegretaria generale Ocse, **Andrea Montanino**, Chief Economist di Cassa Depositi e Prestiti, **Lucia Aleotti**, Vice Presidente per il Centro Studi Confindustria, l’editorialista del Corriere della Sera, **Antonio Polito** che ha moderato il dibattito.

Mulè: “Bisogna trovare modelli di una nuova società per facilitare la mobilità delle competenze”

“Il Rapporto semestrale del Centro Studi Confindustria”, ha detto il **vicepresidente della Camera, Giorgio Mulè**, introducendolo, “ci consegna qualcosa che non appartiene alle scienze augurali: ci sono numeri e di fronte ai numeri esiste solo l’obbligo di prendere atto di trend già in atto nella società per intervenire in tempo ed evitare effetti negativi per l’economia e la società”.

“Mi ha molto colpito”, ha aggiunto Mulè, “quella parte del Rapporto che dà la definizione di **“trappola della mobilità”**, strettamente connessa a decremento demografico e al mismatch di competenze e che ha una proiezione drammatica per i prossimi anni”.

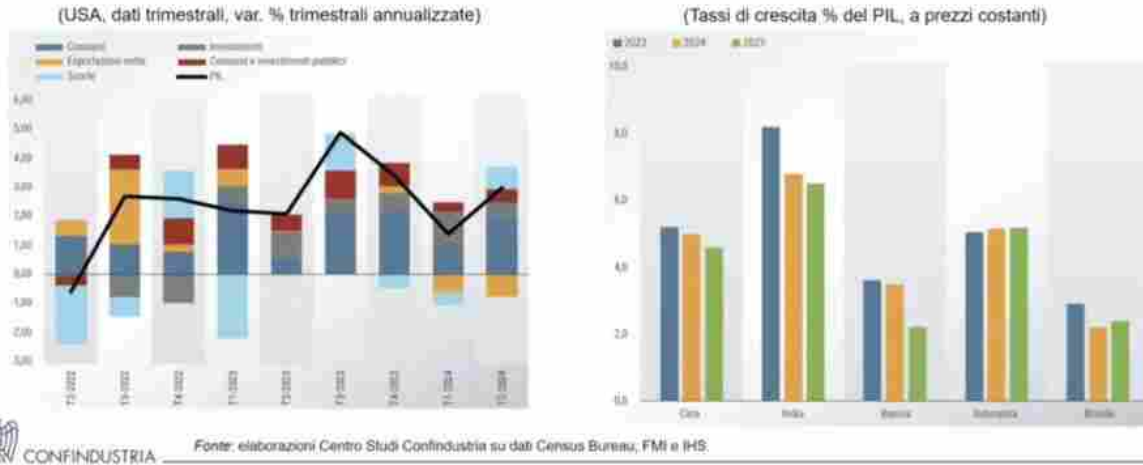
Ecco, dunque, la ragione per cui bisogna trovare “modelli di una nuova società”, concentrandosi su interventi concreti, in particolare sul “fronte abitativo nelle grandi città, per facilitare la mobilità delle competenze”. Il vicepresidente della Camera ha sottolineato l’importanza di non basarsi solo sul trasferimento fisico che porta le persone dal Sud al Nord del Paese, ma di creare modelli che “favoriscano lo sviluppo stanziale nelle regioni meridionali”.

Il gap tra Eurozona e Usa e Cina

È ampio il gap di crescita dell’Eurozona rispetto agli altri due grandi player mondiali: dal pre-pandemia (fine 2019) alla metà del 2024, il Pil dell’Area Euro è aumentato del +3,9% rispetto al +10,7% degli Stati Uniti e al +22,8% della Cina. L’Europa è alle prese con il forte calo degli investimenti e il rallentamento dei consumi delle famiglie, entrambi legati agli alti tassi di interesse. L’indice di fiducia delle imprese industriali è recessivo da 19 mesi e ha toccato il punto più basso da agosto 2020.

USA e Cina in rallentamento, PIL mondiale in moderata espansione

- Il PIL mondiale si mantiene in moderata espansione, decelerando di poco nel 2025.
- Lo scenario sconta un rallentamento significativo negli USA e lieve in Cina e India, quasi del tutto bilanciato da una migliore dinamica nell'Eurozona e in alcune economie emergenti, nel 2025.



Commercio mondiale in espansione

Dopo la battuta d'arresto nel 2023, nei primi sette mesi del 2024, **il commercio mondiale di beni è tornato in espansione**, tornando ai ritmi pre-pandemia. Ciò grazie a una domanda più robusta alimentata dal rientro dell'inflazione, che sostiene il potere d'acquisto e la fiducia delle famiglie, e dalla discesa dei tassi di interesse nelle principali aree, che permetterà una graduale risalita del credito e una migliore dinamica degli investimenti. L'andamento della domanda globale è trainato dagli acquisti all'estero degli Stati Uniti (primo paese importatore mondiale) e dalle vendite della Cina (primo esportatore mondiale).

Tutti gli scenari di crisi

Tassi ancora elevati, prezzi energetici superiori al pre-2022, guerre in Ucraina e Medio Oriente, crescenti misure protezionistiche (a ritmo più del doppio rispetto a quelle varate prima del 2020), elevata incertezza nei rapporti multilaterali, alimentata anche dalle prossime elezioni presidenziali negli Stati Uniti. All'energia e alle guerre, in Europa si aggiunge la crisi dell'*automotive* che sta indebolendo l'attività industriale, soprattutto in Germania.



Fattori di forza e di debolezza dello scenario

- 1) Guerre in corso (Ucraina e Medio Oriente) influiscono negativamente su scambi e prezzi dei trasporti (noli marittimi Asia-Europa e Asia-USA molto sopra il 2023) e sono un rischio per i prezzi delle commodity soprattutto energetiche.
- 2) Crescenti misure protezionistiche (più del doppio rispetto a quelle varate prima del 2020).
- 3) Elevata incertezza nei rapporti multilaterali, alimentata anche dalle elezioni USA.
- 4) In Europa, la crisi dell'*automotive*, che indebolisce l'industria, soprattutto in Germania.
- 5) In Europa, i prezzi energetici ancora superiori al pre-2022.
- 6) L'allentamento della politica monetaria (attesa neutrale a fine 2025).
- 7) Per l'Italia, in particolare, l'implementazione del PNRR.
- 8) Il venir meno, soprattutto il prossimo anno, della spinta degli incentivi all'edilizia.



La crescita in Italia

La crescita del PIL dal lato dell'offerta quest'anno viene dai **servizi** (+0,6% nel 2° trimestre dopo un forte aumento anche nel 1° di +0,8%), **in calo tutti gli altri settori**. Nel 3° trimestre 2024, l'attività nei servizi è in rallentamento ma dovrebbe rafforzarsi nella parte finale dell'anno e poi nel 2025 grazie alla moderata inflazione, all'aumento del reddito disponibile reale delle famiglie e al miglioramento delle condizioni di accesso al credito al consumo.

Le costruzioni dal lato abitativo stanno risentendo fortemente della riduzione degli incentivi nel 2024 e ne risentiranno in misura ancora maggiore nel 2025 quando verranno meno altre agevolazioni fiscali. Quelle di tipo non abitativo, invece, dovrebbero beneficiare delle risorse del PNRR e di impieghi bancari meno onerosi. Nel biennio prevarrà comunque l'effetto del calo delle abitazioni.

Tabella B
Le previsioni del CSC
per l'Italia

(A legislazione vigente, variazioni %)

	2023	2024	2025
€ Prodotto interno lordo	0,7	0,8	0,9
👤 Consumi delle famiglie residenti	1,0	-0,1	0,9
🏢 Consumi collettivi	1,9	0,0	1,3
🏠 Investimenti fissi lordi	8,5	0,5	-1,3
📦 Esportazioni di beni e servizi	0,8	0,6	2,0
📦 Importazioni di beni e servizi	-0,4	-2,9	1,9
👤 Occupazione totale (ULA)	2,3	1,4	0,5
👤 Occupazione totale (persone)	2,1	1,7	0,9
📊 Prezzi al consumo	5,7	1,1	1,8
👤 Retribuzioni pro-capite	2,3	4,2	3,1
📦 Indebitamento della PA ¹	7,2	3,9	3,1

¹ Valori in % del PIL.

ULA = unità equivalenti di lavoro a tempo pieno.

Fonte: elaborazioni e stime Centro Studi Confindustria su dati Istat.

I consumi frenano a favore del risparmio

La spesa delle famiglie per beni e servizi è tornata sui livelli pre-Covid grazie all'ottima crescita registrata nel 2023 (+1,0% in media d'anno). Nella prima metà del 2024 è cresciuta ancora anche se in misura molto limitata (in media, +0,2% a trimestre). Sta risalendo lentamente anche la spesa per i beni, diminuita lo scorso anno (-1,3% in media). L'**elevata propensione al risparmio**, arrivata molto oltre i valori "normali" (10,2% nel 2° trimestre, rispetto a 7,9% nel periodo 2015-2019) sta frenando i consumi e riflette l'intenzione delle famiglie di ricostituire il risparmio speso negli anni scorsi (a causa dell'alta inflazione) e l'incerto contesto geopolitico. In prospettiva, le famiglie dovrebbero tendere gradualmente a normalizzare il tasso di risparmio, aumentando i consumi.

I nodi della competitività: il declino demografico

Nei prossimi anni diversi fattori mettono a rischio la crescita del Paese. **Il declino demografico accrescerà la carenza di lavoratori, che già oggi è un problema**: sulla base delle proiezioni demografiche Istat, il saldo naturale della popolazione residente in Italia è previsto ridursi di 1,5 milioni tra l'inizio di quest'anno e il 2028. Nonostante il saldo migratorio positivo con l'estero atteso pari a 1,2 milioni, la popolazione in età lavorativa sarà inferiore di 850mila unità. A parità di tasso di occupazione, l'offerta di lavoro tra 5 anni si ridurrà di 520mila unità.

Una modesta crescita economica (del 4,9% cumulato nel 2024-2028) implicherebbe un fabbisogno di occupazione aggiuntiva di circa 815mila unità. Il mismatch, quindi, potrebbe ampliarsi di 1,3 milioni unità nel 2028. A livello territoriale, sarebbe più contenuto al Nord, comunque sotto la media nazionale al Centro, mentre si accentuerebbe nel Mezzogiorno.

Difficile pensare di compensarlo con il solo aumento del tasso di occupazione: servirebbe un ampliamento degli ingressi di **lavoratori stranieri di circa 120mila unità in più all'anno**.

I nodi della competitività: costi di alloggio

I costi di alloggio sono un fattore chiave nella decisione di trasferirsi per lavoro in un'altra area geografica. In un mercato ideale, i costi di alloggio dovrebbero essere proporzionati al livello di produttività della regione e quindi ai salari medi.

Prezzi delle case troppo alti rispetto alla produttività, anche in zone ad alta domanda di lavoro, creano una barriera per i lavoratori che potrebbero trasferirsi in tali aree.

In Italia, questo problema si manifesta in maniera particolarmente evidente in alcune province come Milano, Como, Venezia, Bologna, Firenze e Roma, oltre che in generale nel Nord-Ovest e nel Centro Italia. Misure di sostegno per i canoni di locazione e un piano composito, volto a favorire la costruzione o riqualificazione di immobili a prezzi calmierati, potrebbero aiutare a ridurre questi squilibri e accrescere la mobilità dei lavoratori.

I nodi della competitività: il crollo dell'automotive

Il crollo del settore dell'auto, tornato circa al livello di produzione di inizio 2013, data la sua rilevanza, mette a rischio la crescita italiana sia di breve che di medio-lungo periodo: **-26,1% la produzione a luglio 2024** rispetto a luglio 2023 contro il -3,8% della produzione industriale totale.

Il fenomeno, seppur legato alla debolezza della domanda, **non è solo congiunturale** (è aumentato, sebbene di poco, l'import di autoveicoli in Italia del +2,0% tendenziale). C'è anche qualche cambiamento nelle abitudini che riduce la domanda: tra i giovani sarebbe più basso il desiderio di utilizzare un'automobile rispetto alle precedenti generazioni; è in forte crescita il *vehicle-sharing*. Ma incide sicuramente anche il costo: in Europa nel 2023 l'automobile elettrica più economica sul mercato era del 92% più costosa del corrispettivo più economico a combustione interna, a causa delle batterie, che incidono circa per il 40% sul totale dei costi; le differenze di prezzo aumentano man mano che si riduce la dimensione del veicolo.

Inoltre, i tempi di ricarica sono più elevati, l'autonomia di percorrenza notevolmente ridotta, la disponibilità delle infrastrutture per la ricarica ancora limitata e la performance della batteria si riduce progressivamente.

Ma **il settore è troppo rilevante per l'economia italiana ed europea**: solo il settore "core" rappresenta il 13% del fatturato manifatturiero europeo, il 6,3% della produzione manifatturiera italiana, un valore aggiunto di 15 miliardi e 170mila occupati in Italia. E senza contare tutto l'indotto domestico generato (con il quale il settore pesa il 5,6% del valore aggiunto complessivo secondo [Anfia](#)), che coinvolge soprattutto l'industria dei prodotti in metallo ma anche la gomma-plastica, le attività metallurgiche, la fabbricazione di macchinari e le apparecchiature elettriche.

Il crollo del settore auto (tornato al 2013) mette a rischio la crescita

➤ Produzione *automotive* in Italia: -26,1% tendenziale a luglio 2024 (-3,8% l'industria).

➤ Quali motivi?

- Calo domanda (ma aumentato l'import).
- Cambiamento abitudini?
- Prezzi troppo alti delle auto elettriche: del 92% più costose del corrispettivo economico a motore endotermico; in 10 anni, a parità di modello, +15% del costo;
- Diponibilità ricariche, minore autonomia, ecc..

➤ Il settore auto *core* (Ateco 29) pesa 13% del fatturato manifatturiero europeo; il 6,3% della produzione manifatturiera italiana. Con l'indotto il peso sale ancora.



Fonte: elaborazioni Centro Studi Confindustria su dati Istat.



ETS: i rischi per la competitività delle imprese

L'Ue ha fissato un limite massimo alle quote di emissioni totali consentite rivisto e ridotto su base annuale che porterà a ridurle del 62% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. La riduzione rilevante delle quote in circolazione e la possibilità che operatori esterni al sistema possano acquistare sul mercato le *EU allowances* hanno comportato un aumento molto significativo dei prezzi di acquisto delle quote: da inizio 2021 a oggi, il prezzo è aumentato del 42% determinando uno svantaggio competitivo per le imprese europee.

Secondo una semplice **simulazione condotta dal Centro Studi Confindustria**, l'eliminazione delle quote gratuite utilizzate nel 2022 dalle imprese italiane nell'ambito dell'ETS (emissions trading system), prevista nel 2034, comporterebbe in media un incremento dei costi diretti di produzione del 3% per le imprese regolamentate. L'incremento medio supererebbe il 5% per le imprese che producono derivati dalla raffinazione del petrolio e prodotti ottenuti dalla lavorazione di minerali non metalliferi (prodotti refrattari, cemento, calcestruzzo, gesso, vetro, ceramiche, ecc.), e il 7% per il 25% delle imprese più esposte.

Lapcorella (Ocse), in Italia priorità produttività e debito

Le raccomandazioni dell'**Ocse** all'Italia riguardano "la crescita della produttività" e il "mantenere il debito su una traiettoria sostenibile". Lo ha detto la vice segretaria generale dell'Ocse **Fabrizia Lapcorella** che ha indicato nelle riforme strutturali della p.a., nella riforma del sistema giudiziario e nell'aumento della partecipazione femminile al lavoro, gli interventi di **riforme strutturali più urgenti per la produttività**. Anche "la disciplina dei **congedi di paternità e**

l'educazione durante l'infanzia, così come i livelli d'istruzione "continuano ad essere obiettivi centrali da perseguire con coerenza". L'Ocse – ha spiegato Lapecorella – mantiene una stima di crescita per l'Italia dello 0,8% per il 2024 e dell'1,1% per il 2025, come indicato nel suo ultimo Economic Outlook. Una crescita "comunque bassa" – ha commentato Lapecorella – a causa del "progressivo rientro della politica fiscale espansiva" e con il venir meno degli effetti del superbonus sugli investimenti.

Montanino (Cdp), eurobond potrebbero avere senso per investimenti in competitività'

Per reperire una parte dei fondi necessari all'Unione europea per la sua competitività, come indicato nel rapporto di Mario Draghi, "potrebbe avere senso" **emettere eurobond**. Lo ha detto Andrea Montanino, capo economista Cdp, in occasione della presentazione del rapporto di previsione del **Centro studi Confindustria**.

"Gli 800 miliardi necessari indicati da Draghi possono arrivare dai bilanci nazionali, dal bilancio Ue e dai privati. Considerando l'attuale proporzione degli investimenti, 600-650 miliardi dovrebbero arrivare dai privati e il resto dal pubblico. Il bilancio europeo è di 150 miliardi, se i fondi arrivassero tutti da lì andrebbe alzato e non è possibile in questa entità", ha rilevato Montanino, ricordando che **"ci sono 33mila miliardi di risparmio privato in Europa, sono sui conti correnti o affidati a gestori, che spesso investono fuori dall'Ue"**. In questo quadro, "potrebbe avere senso fare emissioni di debito comune, eurobond e in questa maniera si creerebbe un safe asset che potrebbe attrarre investitori istituzionali internazionali" e poi "mobilitare le banche di promozione e sviluppo, come Cdp, il cui compito è catalizzare le risorse private su progetti che permettono la crescita economica", ha spiegato Montanino.

Aleotti: Pil non galoppa, pesa perdita di competitività Ue

"Il ruolo di **Confindustria** non sarà timido", garantisce la vicepresidente con delega al **centro studi**, Lucia Aleotti. Ne emerge, evidenza, "una grande complessità globale" e "con grande evidenza una perdita di competitività dell'Unione Europea". "In queste difficoltà – sottolinea la vicepresidente di **Confindustria** – possiamo sicuramente affermare che l'Italia sta tenendo botta, il Pil non galoppa ma cresce".

È uno scenario in cui **"l'export di beni sicuramente soffre la crisi tedesca** ma comunque cresce a livello globale. In cui i tassi non sono scesi come ci attendevamo all'inizio dell'anno e la nostra inflazione ormai allo 0,7%, i costi dell'energia rimangono stabilmente alti e superiori a quelli europei, la Germania rallenta, **il settore dell'automotive è in crisi drammatica** e le aziende sentono mordere la difficoltà di trovare lavoratori qualificati e formati". Tra i vari punti, evidenza, "certamente **abbiamo bisogno della ripartenza degli investimenti in impianti e macchinari**, perché la produzione, quindi l'export e la competitività globale, si basa su questo elemento".

Questi investimenti "hanno un po' rallentato in attesa del varo di Industria 5.0, che è una misura molto importante" che "ha delle complessità applicative, per la risoluzione delle quali è in corso un dialogo con il ministero". C'è **la sfida del Pnrr "straordinariamente importante per il Paese"**. E "dobbiamo anche cominciare a pensare al post Pnrr". E c'è il tema del **green deal** e della crisi dell'automotive: un "punto cruciale su cui la riflessione di **Confindustria** si sta concentrando" è "il dovere di ribadire con forza che **le politiche europee non possono ignorare le conseguenze che generano sulle imprese**". Le imprese "vogliono essere sempre più sostenibili" ma è "necessario ribadire che si può camminare ancora in questo percorso senza dover desertificare industrialmente il nostro continente, senza creare disoccupazione, senza rinunciare ai nostri standard sociali".

periscopio



ALLEANZA STRATEGICA NEL TRASPORTO
Federtrasporti e Astre, i due principali raggruppamenti di aziende italiane nell'autotrasporto, iniziano una collaborazione. Le due realtà contano 7mila camion e un fatturato da 1,1 miliardi.

difesa, economia, fusioni, pedaggi

Comprare un'azienda per 2,5 miliardi di euro e 22 anni dopo rivenderla per quasi sei volte il suo valore iniziale. Un ottimo affare per Db Deutsche Bahn, le ferrovie tedesche gravate da oltre 30 miliardi di debiti.

Db che ai primi di ottobre hanno approvato con un movimentato consiglio di amministrazione la cessione del gigante della logistica Db Schenker al gruppo danese Dsv per la cifra, in contanti, di 14,3 miliardi di euro. Ma la vendita del numero quattro nel ranking mondiale A&A della logistica, dietro a Kühne&Nagel, Dhl e proprio Dsv, non sta andando liscia nonostante un prezzo vicino ai due terzi del fatturato 2023 (21 miliardi). Su 20 consiglieri del Cda solo 10 hanno votato a favore dell'operazione, 9 erano contro e si è evitato lo stallo solo grazie a un'astensione.

L'annuncio di Jens Lund, Ceo di Dsv, suona così: «uniamo due aziende forti, creando una potenza mondiale nel settore dei trasporti e della logistica che andrà a vantaggio dei nostri dipendenti, clienti e azionisti» è giustificato dai numeri. Il fatturato 2023 di Dsv era di 22 miliardi e la somma dei due gruppi proietta Schenker-Dsv a quota 43, ben oltre i 31 miliardi dall'attuale testa di classifica, Kühne&Nagel.

Ma a Berlino la perdita del controllo di Db Schenker suscita perplessità, specie tra gli alti ufficiali dei comandi Nato. «Dal giorno dell'attacco di Putin, tutte le forniture militari all'Ucraina hanno viaggiato su rotaia, dimostrando come la Germania sia un nodo logistico cruciale per l'alleanza», insiste dall'opposizione il responsabile dei trasporti per la Cdu tedesco Christoph Ploß. «Siamo certi di poterlo

L'ACQUISIZIONE DI DB SCHENKER

La partita è aperta

Approvata la cessione alla danese Dsv, ma la Nato non vede di buon occhio l'operazione. E sulla questione degli esuberi è scontro...



LA SOMMA DEI FATTURATI di Db Schenker e Dsv proietta il nuovo gruppo in testa al ranking della logistica europea.

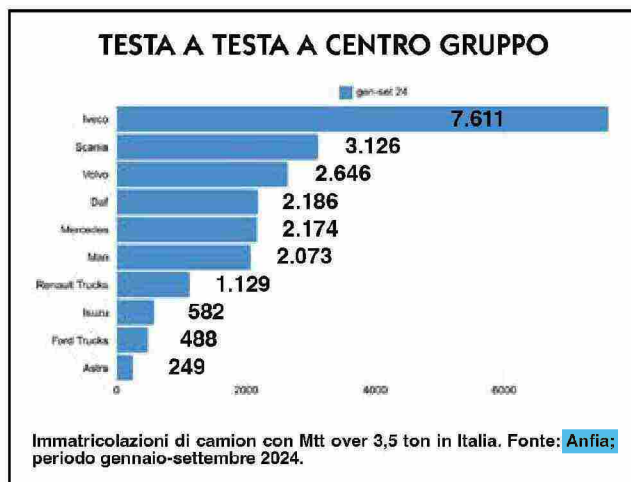
fare con Db Schenker in mani straniere?». Musica per le orecchie del fondo britannico Cvc Capital Partner, scartato a parità di offerta economica. **Oltre a sottolineare** la più radicata affiliazione alla Nato del Regno Unito rispetto alla

Danimarca, Cvc ha trovato un alleato nel sindacato tedesco Ver.di che stima in almeno 5mila i posti di lavoro di cui Dsv prevede la cancellazione con la fusione con Db Schenker.

Tagli che Cvc esclude: pre-

vede di gestire il gruppo come entità indipendente, garantendo alla capofila Db oltre due miliardi di ricavi annui se accettasse di mantenere una quota del 24,9 per cento in Db Schenker.

Matilde Casagrande



- 10 Logistica per l'esercito
- 11 Usa, ripresa lontana
- 12 Il ballo delle acquisizioni
- 13 Danimarca, nuovo pedaggio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CENTRO STUDI Le previsioni autunnali

Confindustria lancia l'allarme: «L'auto crolla, crescita a rischio»

Il Pil del 2024 e del 2025 rivisto al ribasso anche a causa delle follie ecologiste. Aleotti: «L'Unione europea si è dimenticata del mercato»

Gian Maria De Francesco

«Il crollo del settore dell'auto, tornato circa al livello di produzione di inizio 2013, data la sua rilevanza, mette a rischio la crescita italiana sia di breve che di medio-lungo periodo: -26,1% la produzione a luglio 2024 rispetto a luglio 2023 contro il -3,8% della produzione industriale totale». È quanto emerge dal rapporto previsionale d'autunno del Centro studi Confindustria presentato ieri a Roma. Nel comparto autoveicoli propriamente detti, si legge nel testo, il calo è ancora più profondo (-34,7%). «Il settore è troppo rilevante per l'economia italiana ed europea» per essere abbandonato a se stesso, rileva il CsC. Solo il settore core rappresenta il 13% del fatturato manifatturiero europeo, il 6,3% della produzione manifatturiera italiana, un valore aggiunto di 15 miliardi e 170mila occupati in Italia. E senza contare tutto l'indotto domestico generato (con il quale il settore pesa il 5,6% del valore aggiunto complessivo secondo Anfia).

E come se non bastassero mai le cattive notizie, ieri l'Accea, l'associazione dei costruttori europei, ha reso noto che nel mese di

settembre in Europa sono state immatricolate complessivamente 1.118.083 vetture, segnando un calo del 4,2% rispetto allo stesso mese del 2023. La flessione è stata influenzata dal calo delle immatricolazioni di auto diesel (-23,8% a 93.304 unità) e benzina (-18,8% a 329.207 unità), quando le auto 100% elettriche hanno segnato una crescita del 13,9% a 213.443 unità. Nel periodo gennaio-settembre 2024, le immatricolazioni sono state 9.779.605, con una crescita annua dell'1%. Nella sola Ue a settembre le immatricolazioni sono state 809.163, in calo del 6,1% su anno. A soffrire in particolare è Stellantis che ha settembre ha registrato un calo del 26% su anno a poco più di 148mila immatricolazioni, con una quota di mercato scesa al 13,2% dal 17,2%. Stellantis si conferma secondo gruppo in Europa, alle spalle di Volkswagen (+1% le immatricolazioni a 288.459 unità e quota di mercato salita al 25,8% dal 24,5%). Molto male Fiat (-43,7% a 19.825) e Jeep (-9,9% a 10.795).

Per il CsC, la crisi del comparto auto, seppur legata alla debolezza della domanda, non è solo congiunturale (è aumentato, sebbene di poco, l'import di autovei-

coli in Italia del +2,0% tendenziale). In Europa nel 2023 l'automobile elettrica più economica sul mercato era del 92% più costosa del corrispettivo più economico a combustione interna, a causa delle batterie, che incidono circa per il 40% sul totale dei costi. Prendendo a riferimento due motorizzazioni alternative di una stessa automobile di piccola taglia, su un arco di tempo di 10 anni, includendo tutti i costi, passare all'auto elettrica comporta un aggravio di spesa per un automobilista italiano pari a circa 5.700 euro, il 15% in più. Senza contare gli *stop-and-go* cui si è costretti per le ricariche.

Si tratta di un vero peccato su cui il CsC invita a riflettere. Anche perché la crescita sta rallentando. Secondo il rapporto, l'economia italiana è destinata a crescere dello 0,8% quest'anno e dello 0,9% nel 2025. Si tratta di una revisione al ribasso rispetto alle precedenti stime (+0,9% e +1,1% rispettivamente). Ecco perché il vicepresidente Confindustria, Lucia Aleotti, ha spiegato che «le decisioni dell'Ue non possono ignorare le conseguenze che generano sulle imprese. La crisi dell'auto è generata in parte del green deal ma anche da politiche che hanno dimenticato il mercato».

Il settore europeo delle quattro ruote è in crisi: a settembre immatricolazioni giù del 4,2% annuo Per Stellantis è notte fonda: crollo del 26%





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



LA CRISI

L'agonia dell'auto Stellantis a picco anche a settembre Le consegne a -26%

La quota di mercato in Europa precipita così al 13,3%
Il settore nel complesso cala del 4,2%, corrono le ibride

Amalia Angotti / TORINO

La crisi di Stellantis non si ferma. In un mercato in calo a settembre del 4,2% il gruppo guidato da Carlos Tavares segna una nuova pesante battuta d'arresto con 148.306 immatricolazioni in Europa, Paesi Efta e Regno Unito, il 26% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 17,2% al 13,3%. Anche nei primi nove mesi del 2024 il gruppo registra una flessione del 6% con 1.550.43 auto vendute e una quota di mercato pari al 15,9% contro il 17% di un anno fa. La prossima settimana, giovedì 31 ottobre, Stellantis, che ha tagliato le stime per il 2024, renderà noti i conti del terzo trimestre, mentre non c'è ancora la convocazione del tavolo con l'azienda annunciata

dal ministro delle Imprese Adolfo Urso dopo l'audizione in Parlamento di Tavares e lo sciopero.

LEELETTRICHE

Il mercato europeo è fiacco anche se a settembre c'è un leggero recupero: rispetto al 2019 le immatricolazioni sono in calo del 13% a fronte della flessione del 16,5% di agosto. «Un discreto recupero dovuto a un rimbalzo delle vendite di auto elettriche che hanno recuperato parte del crollo di agosto (-36%) grazie a politiche aggressive nel Regno Unito con sconti senza precedenti di venditori e sul mercato spagnolo» spiega il Centro Studi Promotor. Per il presidente Gian Primo Quagliano «è indispensabile che l'Unione Europea ridefi-

nisca al più presto la sua politica per la transizione energetica». La novità principale di settembre è che le auto ibride superano per la prima volta nelle vendite in Europa quelle a benzina, raggiungendo il 32,8% del mercato a settembre contro il 29,8% di quelle a benzina. Le auto diesel continuano a crollare (-23,5%) e rappresentano ormai solo il 10,4% del mercato. Per quanto riguarda le elettriche, dopo mesi di calo le loro vendite sono rimbaltate a settembre in Europa, ma rimangono lontane dai livelli attesi. A settembre sono il 17,3% delle vendite di auto nuove in Europa (+9,8% su base annua) rispetto al 14,8% di settembre 2023. Sono aumentate in particolare in Germania, dove le immatricolazioni erano

crollate dalla fine degli acquisti bonus a fine 2023, ma anche in Belgio, Italia e Spagna. L'Anfia ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023.

LA GERMANIA

All'interno dell'Europa occidentale le situazioni sono piuttosto differenziate. Il mercato più importante, quello della Germania, in settembre ha fatto registrare un calo del 7%. Negli altri quattro mercati, che insieme alla Germania si aggiudicano il 70% delle immatricolazioni, il risultato peggiore lo ha fatto registrare la Francia (-11,1%), seguita dall'Italia (-10,7%), mentre in positivo hanno chiuso il Regno Unito (+1%) e la Spagna (+6,3%).—

Il mercato delle auto

MERCATO EUROPEO Auto immatricolate

Settembre
2024

1.118.083

-4,2%

rispetto a settembre
del 2023

VENDITE

Gennaio - settembre 2024

9.779.695

+1% rispetto allo stesso
periodo del 2023



ANSA

STELLANTIS Auto immatricolate (Ue, Paesi Efta e Regno Unito)

Settembre
2024

148.306

-26%

rispetto a settembre
del 2023

Quota di mercato

Dal 17,2%



al 13,3%

VENDITE

Gennaio - settembre 2024

1.550.430

-6% rispetto allo stesso
periodo del 2023

Quota di mercato

Dal 17%



al 15,9%



Veicoli Stellantis ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La crisi

Stellantis in profondo rosso A settembre -26% in Europa

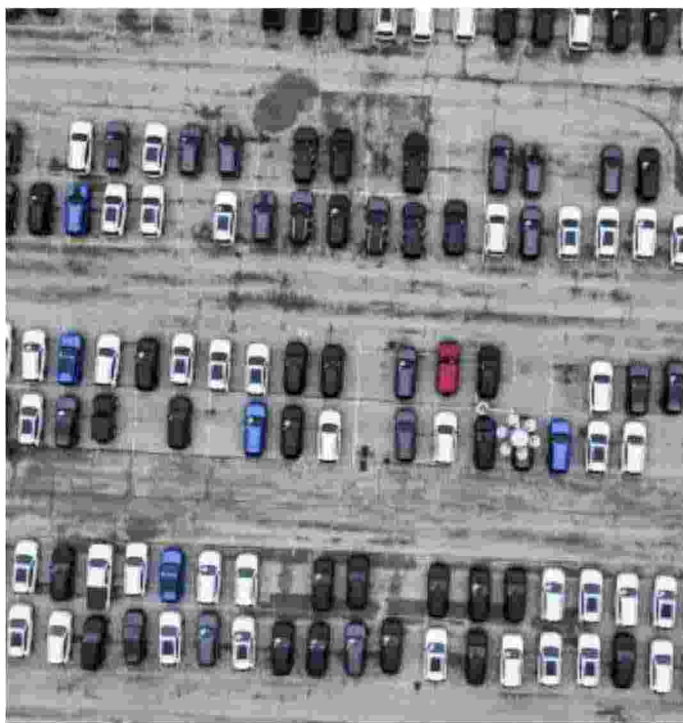
• La flessione delle consegne è invece del 4,2% per l'intero settore auto. La quota di mercato del gruppo precipita al 13,3%

AMALIAANGOTTI

TORINO La crisi di Stellantis non si ferma. In un mercato in calo a settembre del 4,2% il gruppo guidato da Carlos Tavares segna una nuova pesante battuta d'arresto con 148.306 immatricolazioni in Europa, Paesi Efta e Regno Unito, il 26% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 17,2% al 13,3%. Anche nei primi nove mesi del 2024 il gruppo registra una flessione del 6% con 1.550.43 auto vendute e una quota di mercato pari al 15,9% contro il 17% di un anno fa.

Conti in arrivo

La prossima settimana, giovedì 31 ottobre, Stellantis, che ha tagliato le stime per il 2024, renderà noti i conti del terzo trimestre, mentre non c'è ancora la convocazione del tavolo con l'azienda annunciata dal ministro delle Imprese Adolfo Urso dopo l'audizione in Parlamento di Tavares e lo scio-



Stellantis Veicoli in attesa di spedizione ai concessionari

pero proclamato dai sindacati. Il mercato europeo è fiacco anche se a settembre c'è un leggero recupero: rispetto al 2019 le immatricolazioni sono in calo del 13% a fronte della flessione del 16,5% di agosto. «Un discreto recupero dovuto a un rimbalzo delle vendite di auto elettriche che hanno recuperato parte del crollo di agosto (-36%) grazie a politiche aggressive nel Regno Unito con sconti senza precedenti di venditori e sul mercato spagnolo» spiega il Centro Studi Promotor. Per il presidente

Gian Primo Quagliano «è indispensabile che l'Unione Europea ridefinisca al più presto la sua politica per la transizione energetica nell'auto partendo da presupposti razionali e non ideologici». Anche per l'Unrae «serve assolutamente e urgentemente chiarezza sulle politiche ambientali e doganali dell'Unione Europea». La novità principale di settembre è che le auto ibride superano per la prima volta nelle vendite in Europa quelle a benzina, raggiungendo il 32,8% del mercato a settembre con-

tro il 29,8% di quelle a benzina. Le auto diesel continuano a crollare (-23,5%) e rappresentano ormai solo il 10,4% del mercato. Per quanto riguarda le elettriche, dopo mesi di calo le loro vendite sono rimbalzate a settembre in Europa, ma rimangono lontane dai livelli attesi. A settembre sono il 17,3% delle vendite di auto nuove in Europa (+9,8% su base annua) rispetto al 14,8% di settembre 2023. Sono aumentate in particolare in Germania, dove le immatricolazioni erano crollate dalla fine degli acquisti bonus a fine 2023, ma anche in Belgio, Italia e Spagna. L'Anfia ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023.

Germania in affanno

All'interno dell'Europa occidentale le situazioni sono piuttosto differenziate. Il mercato più importante, quello della Germania, in settembre ha fatto registrare un calo del 7%. Negli altri quattro mercati, che insieme alla Germania si aggiudicano il 70% delle immatricolazioni, il risultato peggiore lo ha fatto registrare la Francia (-11,1%), seguita dall'Italia (-10,7%), mentre in positivo hanno chiuso il Regno Unito (+1%) e la Spagna (+6,3%).

Crisi Stellantis, a settembre crollo delle vendite auto in Europa: -26%

TORINO

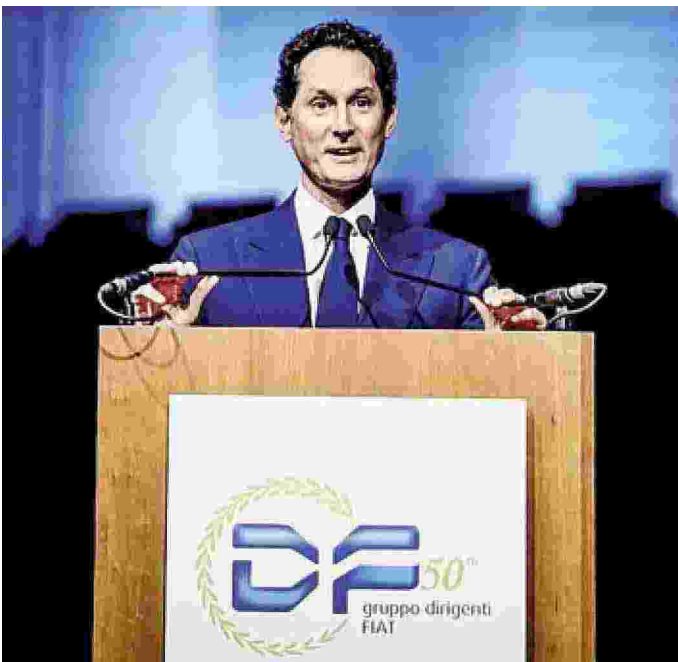
La crisi di Stellantis non si ferma. In un mercato in calo a settembre del 4,2% il gruppo guidato da Carlos Tavares segna una nuova pesante battuta d'arresto con 148.306 immatricolazioni in Europa, Paesi Efta e Regno Unito, il 26% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 17,2% al 13,3%. Anche nei primi nove mesi del 2024 il gruppo registra una flessione del 6% con 1.550.43 auto vendute e una quota di mercato pari al 15,9% contro il 17% di un anno fa. Giovedì 31 ottobre, Stellantis, che ha tagliato le stime per il 2024, renderà noti i conti del terzo trimestre, mentre non c'è ancora la convocazione del tavolo con l'azienda annunciata dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso dopo l'audizione in Parlamento di Tavares e lo sciopero proclamato dai sindacati.

Il segretario generale della Cgil Maurizio Landini torna sul tema dell'ingresso dello Stato in Stellantis. «Quando l'Italia ha dato alla Fiat un prestito per l'unificazione (con Peugeot) e la creazione di Stellantis noi avevamo detto che quel prestito doveva essere finalizzato prevenendo anche un ingresso dello Stato fra gli azionisti e facendo investimenti su produzioni italiane, non solo elettriche, ma anche sui modelli di base. No, non mi sento responsabile della crisi Stellantis, io e i lavoratori siamo quelli che hanno pagato un prezzo degli errori di altri». Il mercato europeo è fiacco anche se a settembre c'è un leggero recupero: rispetto al 2019 le immatricolazioni sono in calo del 13% a fronte della flessione del 16,5% di agosto. «Un discreto recupero dovuto a un rimbalzo delle vendite di auto elettriche che hanno recuperato parte del crollo di agosto (-36%) grazie a politiche

aggressive nel Regno Unito con sconti senza precedenti di venditori e sul mercato spagnolo» spiega il Centro Studi Promotor. Per il presidente Gian Primo Quagliano «è indispensabile che l'Ue ridefinisca al più presto la sua politica per la transizione energetica nell'auto partendo da presupposti razionali e non ideologici». Anche per l'Unrae «serve assolutamente e urgentemente chiarezza sulle politiche ambientali e doganali dell'Ue». La novità principale di settembre è che le auto ibride superano per la prima volta nelle vendite in Europa quelle a benzina, raggiungendo il 32,8% del mercato a settembre contro il 29,8% di quelle a benzina. Le auto diesel continuano a crollare (-23,5%) e rappresentano ormai solo il 10,4% del mercato. Per quanto riguarda le elettriche, dopo mesi di calo le vendite sono rimbalzate a settembre in Europa, ma rimangono lontane

dai livelli attesi. A settembre sono il 17,3% delle vendite di auto nuove in Europa (+9,8% su base annua) rispetto al 14,8% di settembre 2023. Sono aumentate in particolare in Germania, dove le immatricolazioni erano crollate dalla fine degli acquisti bonus a fine 2023, ma anche in Belgio, Italia e Spagna. L'Anfia ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023. Nell'Europa occidentale le situazioni sono piuttosto differenziate. Il mercato più importante, quello tedesco, in settembre ha fatto registrare un -7%. Negli altri quattro mercati, che insieme alla Germania si aggiudicano il 70% delle immatricolazioni, il risultato peggiore lo ha fatto registrare la Francia (-11,1%), seguita dall'Italia (-10,7%), mentre in positivo hanno chiuso il Regno Unito (+1%) e la Spagna (+6,3%).

Amalia Angotti



John Elkann, presidente di Stellantis FOTO ANSA

Quota in calo al 13,3%
Le ibride superano per la prima volta quelle a benzina



La crisi Sul mercato europeo la quota del gruppo scende al 13,3% L'agonia del settore auto Per Stellantis vendite -26%

» Torino La crisi di Stellantis non si ferma. In un mercato in calo a settembre del 4,2% il gruppo guidato da Carlos Tavares segna una nuova pesante battuta d'arresto con 148.306 immatricolazioni in Europa, Paesi Efta e Regno Unito, il 26% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 17,2% al 13,3%. Anche nei primi nove mesi del 2024 il gruppo registra una flessione del 6% con 1.550.430 auto vendute e una quota di mercato pari al 15,9% contro il 17% di un anno fa. La prossima settimana, giovedì 31 ottobre, Stellantis, che ha tagliato le stime per il 2024, renderà noti i conti del terzo trimestre, mentre non c'è ancora la convocazione del tavolo con l'azienda annunciata dal ministro delle Imprese Adolfo Urso dopo l'audizione in Parlamento di Tavares e lo sciopero proclamato dai sindacati. Il segretario generale della Cgil Maurizio Landini torna sul tema dell'ingresso dello Stato in Stellantis. «Quando l'Italia ha dato alla Fiat un prestito per l'unificazione (con Peugeot) noi avevamo detto che quel prestito doveva essere finalizzato prevedendo anche un ingresso dello Stato fra gli azionisti e facendo investimenti su produzioni italiane, non solo elettriche, ma anche sui modelli di base».

Il mercato europeo è fiacco anche se a settembre c'è un leggero recupero: rispetto al 2019 le immatricolazioni sono in calo del 13% a fronte della flessione del 16,5% di agosto. «Un discreto recupero dovuto a un rimbalzo delle vendite di auto elettriche che hanno recuperato parte del crollo di agosto (-36%) grazie a politiche ag-

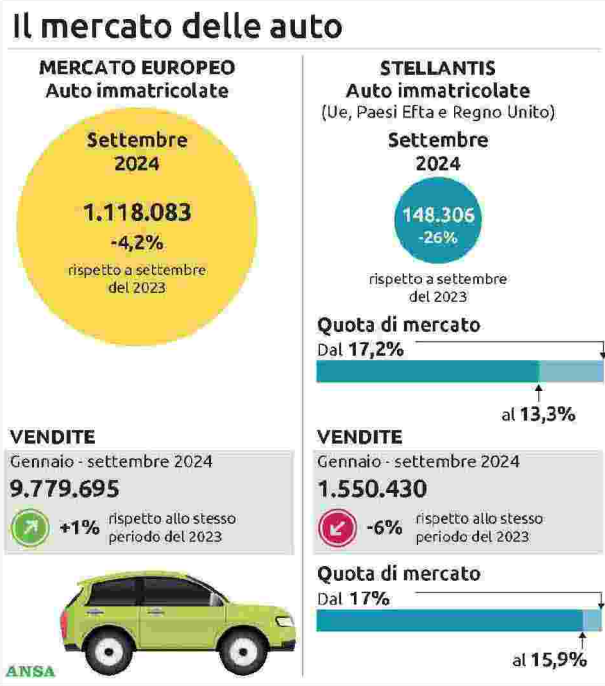
Idati

L'intero settore segna -4,2%, ma per la prima volta le ibride superano quelle a benzina

gressive nel Regno Unito con sconti senza precedenti di venditori e sul mercato spagnolo spiega il Centro Studi Promotor. Per il presidente Gian Primo Quagliano «è indispensabile che l'Unione Europea ridefinisca al più presto la sua politica per la transizione energetica nell'auto partendo da presupposti razionali e non ideologici». Anche per l'Unrae «serve assolutamente e urgentemente chiarezza sulle politiche ambientali e doganali dell'Unione Europea». La novità principale di settembre è che le auto ibride superano per la prima volta nelle vendite in Europa quelle a benzina, raggiungendo il 32,8% del mercato a settembre contro il 29,8% di quelle a benzina. Le auto diesel continuano a crollare (-23,5%) e rappresentano ormai solo il 10,4% del mercato. Per quanto riguarda le elettriche, dopo mesi di calo le loro vendite sono rimbalzate a settembre in Europa, ma rimangono lontane dai livelli attesi. A settembre sono il 17,3% delle vendite di auto nuove in Europa (+9,8% su base annua) rispetto al 14,8% di settembre 2023. Sono aumentate in particolare in Germania, dove le immatricolazioni erano crollate dalla fine degli acquisti bonus a fine 2023, ma anche in Belgio, Italia e Spagna. L'Anfia ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023.

All'interno dell'Europa occidentale le situazioni sono piuttosto differenziate. Il mercato più importante, quello della Germania, in settembre ha fatto registrare un calo del 7%. Negli altri quattro mercati, che insieme alla Germania si aggiudicano il 70% delle immatricolazioni, il risultato peggiore lo ha fatto registrare la Francia (-11,1%), seguita dall'Italia (-10,7%), mentre in positivo hanno chiuso il Regno Unito (+1%) e la Spagna (+6,3%).

Amalia Angotti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A settembre il 26% in meno dello stesso mese del 2023 e diminuisce anche la quota di mercato. Giovedì 31 i conti del terzo trimestre

Immatricolazioni auto, Stellantis è in caduta libera

Landini (Cgil): «Il governo ha perduto l'opportunità di entrare nell'azionariato»

TORINO

La crisi di Stellantis non si ferma. In un mercato in calo a settembre del 4,2% il gruppo guidato da Carlos Tavares segna una nuova pesante battuta d'arresto con 148.306 immatricolazioni in Europa, Paesi Efta e Regno Unito, il 26% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 17,2% al 13,3%. Anche nei primi nove mesi del 2024 il gruppo registra una flessione del 6% con 1.550.43 auto vendute e una quota di mercato pari al 15,9% contro il 17% di un anno fa. La prossima settimana, giovedì 31 ottobre, Stellantis, che ha tagliato le stime per il 2024, renderà noti i conti del terzo trimestre, mentre non c'è ancora la convocazione del tavolo con l'azienda annunciata dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso dopo l'audizione in Parlamento di Tavares e lo sciopero proclamato dai sindacati.

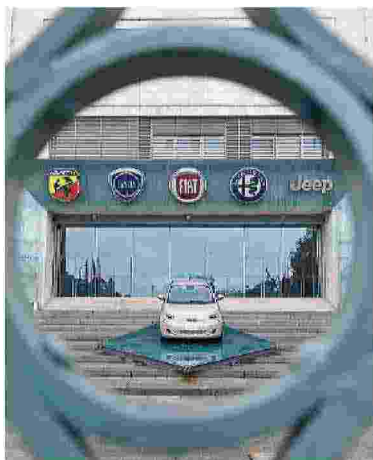
Il segretario generale della Cgil Maurizio Landini torna sul tema

dell'ingresso dello Stato in Stellantis. «Quando l'Italia ha dato alla Fiat un prestito per l'unificazione (con Peugeot) e la creazione di Stellantis noi avevamo detto che quel prestito doveva essere finalizzato prevedendo anche un ingresso dello Stato fra gli azionisti e facendo investimenti su produzioni italiane, non solo elettriche, ma anche sui modelli di base. No, non mi sento responsabile della crisi Stellantis, io e i lavoratori siamo quelli che hanno pagato un prezzo degli errori di altri».

Il mercato europeo è fiacco anche se a settembre c'è un leggero recupero: rispetto al 2019 le immatricolazioni sono in calo del 13% a fronte della flessione del 16,5% di agosto. «Un discreto recupero dovuto a un rimbalzo delle vendite di auto elettriche che hanno recuperato parte del crollo di agosto (-36%) grazie a politiche aggressive nel Regno Unito con sconti senza precedenti di venditori e sul mercato spagnolo» spiega il Centro Studi Promotor. Per il presidente Gian Primo Quagliano «è indispensabile che l'Unione Europea ridefinisca al più presto la sua politica per la transizione energetica

nell'auto partendo da presupposti razionali e non ideologici». Anche per l'Unrae «serve urgentemente chiarezza sulle politiche ambientali e doganali dell'Unione Europea».

La novità principale di settembre è che le auto ibride superano per la prima volta nelle vendite in Europa quelle a benzina, raggiungendo il 32,8% del mercato a settembre contro il 29,8% di quelle a benzina. Le auto diesel continuano a crollare (-23,5%) e rappresentano ormai solo il 10,4% del mercato. Per quanto riguarda le elettriche, dopo mesi di calo le loro vendite sono rimbalzate a settembre in Europa, ma rimangono lontane dai livelli attesi. A settembre sono il 17,3% delle vendite di auto nuove in Europa (+9,8% su base annua) rispetto al 14,8% di settembre 2023. Sono aumentate in particolare in Germania, dove le immatricolazioni erano crollate dalla fine degli acquisti bonus a fine 2023, ma anche in Belgio, Italia e Spagna. L'Anfia ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023.



Stellantis Nuova pesante battuta d'arresto per il gruppo automobilistico

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A settembre il 26% in meno dello stesso mese del 2023 e diminuisce anche la quota di mercato. Giovedì 31 i conti del terzo trimestre

Immatricolazioni auto, Stellantis è in caduta libera

Landini (Cgil): «Il governo ha perduto l'opportunità di entrare nell'azionariato»

TORINO

La crisi di Stellantis non si ferma. In un mercato in calo a settembre del 4,2% il gruppo guidato da Carlos Tavares segna una nuova pesante battuta d'arresto con 148.306 immatricolazioni in Europa, Paesi Efta e Regno Unito, il 26% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 17,2% al 13,3%. Anche nei primi nove mesi del 2024 il gruppo registra una flessione del 6% con 1.550.43 auto vendute e una quota di mercato pari al 15,9% contro il 17% di un anno fa. La prossima settimana, giovedì 31 ottobre, Stellantis, che ha tagliato le stime per il 2024, renderà noti i conti del terzo trimestre, mentre non c'è ancora la convocazione del tavolo con l'azienda annunciata dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso dopo l'audizione in Parlamento di Tavares e lo sciopero proclamato dai sindacati.

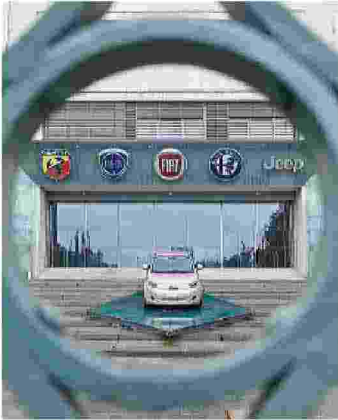
Il segretario generale della Cgil Maurizio Landini torna sul tema dell'ingresso dello Stato in Stellantis. «Quando l'Italia ha dato alla Fiat un prestito per l'unificazione (con Peu-

geot) e la creazione di Stellantis noi avevamo detto che quel prestito doveva essere finalizzato prevedendo anche un ingresso dello Stato fra gli azionisti e facendo investimenti su produzioni italiane, non solo elettriche, ma anche sui modelli di base. No, non mi sento responsabile della crisi Stellantis, io e i lavoratori siamo quelli che hanno pagato un prezzo degli errori di altri».

Il mercato europeo è fiacco anche se a settembre c'è un leggero recupero: rispetto al 2019 le immatricolazioni sono in calo del 13% a fronte della flessione del 16,5% di agosto. «Un discreto recupero dovuto a un rimbalzo delle vendite di auto elettriche che hanno recuperato parte del crollo di agosto (-36%) grazie a politiche aggressive nel Regno Unito con sconti senza precedenti di venditori e sul mercato spagnolo» spiega il Centro Studi Promotor. Per il presidente Gian Primo Quagliano «è indispensabile che l'Unione Europea ridefinisca al più presto la sua politica per la transizione energetica nell'auto partendo da presupposti ra-

zionali e non ideologici». Anche per l'Unrae «serve urgentemente chiarezza sulle politiche ambientali e doganali dell'Unione Europea».

La novità principale di settembre è che le auto ibride superano per la prima volta nelle vendite in Europa quelle a benzina, raggiungendo il 32,8% del mercato a settembre contro il 29,8% di quelle a benzina. Le auto diesel continuano a crollare (-23,5%) e rappresentano ormai solo il 10,4% del mercato. Per quanto riguarda le elettriche, dopo mesi di calo le loro vendite sono rimbalzate a settembre in Europa, ma rimangono lontane dai livelli attesi. A settembre sono il 17,3% delle vendite di auto nuove in Europa (+9,8% su base annua) rispetto al 14,8% di settembre 2023. Sono aumentate in particolare in Germania, dove le immatricolazioni erano crollate dalla fine degli acquisti bonus a fine 2023, ma anche in Belgio, Italia e Spagna. L'Anfia ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023.



Stellantis Nuova pesante battuta d'arresto per il gruppo automobilistico

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Confindustria lancia l'allarme: "L'auto crolla, crescita a rischio"

Il Pil del 2024 e del 2025 rivisto al ribasso anche a causa delle follie ecologiste. Aleotti: "L'Unione europea si è dimenticata del mercato" «Il crollo del settore dell'auto, tornato circa al livello di produzione di inizio 2013, data la sua rilevanza, mette a rischio la crescita italiana sia di breve che di medio-lungo periodo: -26,1% la produzione a luglio 2024 rispetto a luglio 2023 contro il -3,8% della produzione industriale totale». È quanto emerge dal rapporto previsionale d'autunno del Centro studi Confindustria presentato ieri a Roma. Nel comparto autoveicoli propriamente detti, si legge nel testo, il calo è ancora più profondo (-34,7%). «Il settore è troppo



rilevante per l'economia italiana ed europea» per essere abbandonato a se stesso, rileva il CsC. Solo il settore core rappresenta il 13% del fatturato manifatturiero europeo, il 6,3% della produzione manifatturiera italiana, un valore aggiunto di 15 miliardi e 170mila occupati in Italia. E senza contare tutto l'indotto domestico generato (con il quale il settore pesa il 5,6% del valore aggiunto complessivo secondo Anfia). E come se non bastassero mai le cattive notizie, ieri l'Acea, l'associazione dei costruttori europei, ha reso noto che nel mese di settembre in Europa sono state immatricolate complessivamente 1.118.083 vetture, segnando un calo del 4,2% rispetto alle allo stesso mese del 2023. La flessione è stata influenzata dal calo delle immatricolazioni di auto diesel (-23,8% a 93.304 unità) e benzina (-18,8% a 329.207 unità), quando le auto 100% elettriche hanno segnato una crescita del 13,9% a 213.443 unità. Nel periodo gennaio-settembre 2024, le immatricolazioni sono state 9.779.605, con una crescita annua dell'1%. Nella sola Ue a settembre le immatricolazioni sono state 809.163, in calo del 6,1% su anno. A soffrire in particolare è Stellantis che ha settembre ha registrato un calo del 26% su anno a poco più di 148mila immatricolazioni, con una quota di mercato scesa al 13,2% dal 17,2%. Stellantis si conferma secondo gruppo in Europa, alle spalle di Volkswagen (+1% le immatricolazioni a 288.459 unità e quota di mercato salita al 25,8% dal 24,5%). Molto male Fiat (-43,7% a 19.825) e Jeep (-9,9% a 10.795). Per il CsC, la crisi del comparto auto, seppur legata alla debolezza della domanda, non è solo congiunturale (è aumentato, sebbene di poco, l'import di autoveicoli in Italia del +2,0% tendenziale). In Europa nel 2023 l'automobile elettrica più economica sul mercato era del 92% più costosa del corrispettivo più economico a combustione interna, a causa delle batterie, che incidono circa per il 40% sul totale dei costi. Prendendo a riferimento due motorizzazioni alternative di una stessa automobile di piccola taglia, su un arco di tempo di 10 anni, includendo tutti i costi, passare all'auto elettrica comporta un aggravio di spesa per un automobilista italiano pari a circa 5.700 euro, il 15% in più. Senza contare gli stop-and-go cui si è costretti per le ricariche. Si tratta di un vero peccato su cui il CsC invita a riflettere. Anche perché la crescita sta rallentando. Secondo il rapporto, l'economia italiana è destinata a crescere dello 0,8% quest'anno e dello 0,9% nel 2025. Si tratta di una revisione al ribasso rispetto alle precedenti stime (+0,9% e +1,1% rispettivamente). Ecco perché il vicepresidente Confindustria, Lucia Aleotti, ha spiegato che «le decisioni dell'Ue non possono ignorare le conseguenze che generano sulle imprese. La crisi dell'auto è generata in parte del green deal ma anche da politiche che hanno dimenticato il mercato».



Novità del mercato: tutte le notizie

Le immatricolazioni auto in Europa sono in lieve aumento nei primi 9 mesi, oltre 1 su 4 è ricaricabile

Share on:

di Redazione 23 Ottobre 2024 - 09:32



Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Le **immatricolazioni auto di settembre 2024 in Europa** (area UE, EFTA e Regno Unito) hanno raggiunto quota **1.118.083 unità**, con una contrazione del 4,2% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. E' quanto emerge dai **dati più recenti diffusi dall'ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica): il mercato automobilistico europeo continua ad affrontare una fase di incertezza, mostrando segnali di rallentamento nonostante una lieve crescita rispetto all'anno precedente. Nel complesso infatti il **bilancio dei primi nove mesi** dell'anno evidenzia un lieve **incremento dell'1%**, con 9.779.605 unità immatricolate. Vediamo nel dettaglio cosa sta succedendo in Europa.

L'ANDAMENTO DEL MERCATO AUTO NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI

Analizzando i **principali mercati europei** dell'automotive, emerge un quadro eterogeneo. Tra le 5 maggiori economie automobilistiche europee, tre (**Francia, Italia e Germania**) hanno subito una **contrazione significativa** a settembre. In particolare:

la **Francia** ha registrato una flessione dell'11,1%;

l'**Italia** ha segnato un calo del 10,7%;

la **Germania** una riduzione del 7%;

Di contro, la **Spagna** ha mostrato un buon recupero, con un aumento delle immatricolazioni del 6,3%, mentre il **Regno Unito** ha chiuso il mese con un leggero **incremento** dell'1%.

L'ELETTRIFICAZIONE DELLE IMMATRICOLAZIONI AUTO IN EUROPA

Uno degli aspetti più rilevanti del mercato automobilistico europeo è la crescente **quota di vetture elettrificate**, che denota il progresso verso la transizione energetica del settore, al netto di auto-immatricolazioni di Costruttori e concessionarie. A settembre, nell'area UE, EFTA e Regno Unito, le **immatricolazioni di veicoli elettrificati** (auto ibride tradizionali, elettriche a

Calze da neve omologate: situazione normativa al 2024

Immatricolazioni auto in Europa: -4,2% a settembre



A chi conviene il noleggio a lungo termine: vantaggi e cosa sapere

batteria e ibride plug-in – PHEV) hanno rappresentato **il 60,1%** del mercato totale. In particolare:

le sole vetture ricaricabili (**BEV e PHEV**) hanno raggiunto una **quota del 26,4%**. Mentre **in Italia**, ad esempio, la quota di auto elettrificate si ferma al 46,7%, con una percentuale di sole auto ricaricabili di **appena il 7,3%**.

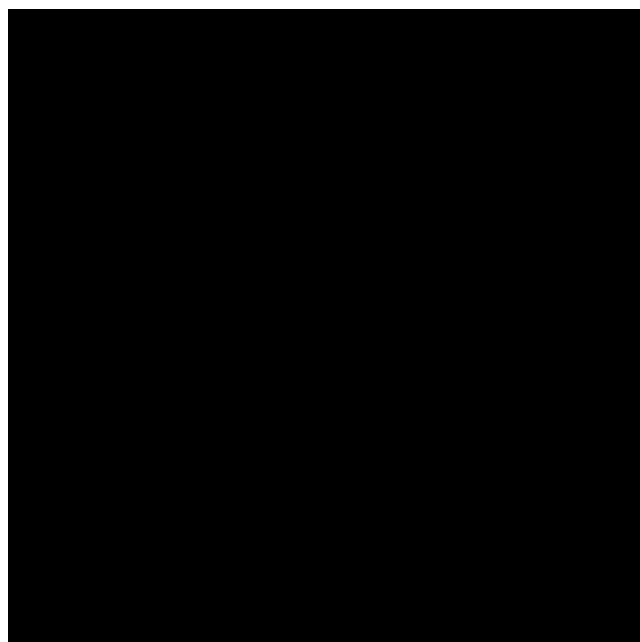
Le **immatricolazioni di veicoli a propulsione alternativa** nell'intera area UE, EFTA e Regno Unito sono **aumentate dell'8,7%** rispetto allo stesso mese del 2023. Tra queste:

le immatricolazioni di **auto elettriche** hanno mostrato una **crescita del 13,9%**, raggiungendo il 19,1% di quota di mercato;

quelle **ibride non ricaricabili** hanno registrato un **incremento del 12,3%** (con il 33,7% di quota);

quelle **ibride plug-in** hanno subito una **contrazione dell'11,7%**, con una quota di mercato del 7,3%;

Clicca l'immagine sotto per vedere a tutta larghezza le immatricolazioni auto Europa dei vari Brand.



PROSPETTIVE E PREVISIONI MERCATO AUTO SECONDO ANFIA

Nonostante la ripresa registrata nei mesi estivi e il

graduale aumento delle vendite di auto elettrificate, le prospettive per la chiusura dell'anno restano incerte. **L'ANFIA** prevede che il **mercato europeo potrebbe chiudere il 2024 con circa 12.700.000 immatricolazioni**, con una riduzione fino all'1,5% rispetto al 2023. Questa proiezione riflette l'impatto delle incertezze economiche globali, delle sfide legate all'approvvigionamento delle materie prime e del crescente costo dell'energia, fattori che continuano a influenzare negativamente il settore.

*"Riguardo al contesto competitivo in cui il mercato si muove, il voto del Comitato difesa commerciale dell'UE sui dazi cinesi ha recentemente confermato le tariffe provvisorie già note con l'intento di ristabilire condizioni di parità a livello commerciale. Questo, tuttavia, riguarda solo un aspetto del quadro competitivo del settore automotive europeo, che necessita soprattutto di una strategia industriale globale per **affrontare la transizione energetica**, che garantisca **l'accesso alle materie prime critiche**, l'approvvigionamento energetico a **costi accessibili**, un quadro regolatorio coerente, uno sviluppo appropriato della rete di ricarica elettrica e di rifornimento per i carburanti a basso impatto ambientale",* ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**.

#EUROPA #MERCATO AUTO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

ORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

CERCAM

MY
INFORICAMBI

BANCA
DATI



Home Lavoro ed Economia

LAVORO ED ECONOMIA

Mercato auto, a settembre calano le richieste

By **Marco Lasala** 23 Ottobre 2024

1 0

Tempo di Lettura: 2 min



Il **mercato auto** accusa un pesante calo, nel solo mese di settembre 2024 è calato del 4,2% rispetto allo stesso mese del precedente anno.

Nei primi nove mesi del 2024, le auto immatricolate in Europa sono state 9.779.605 unità, in rialzo di appena l'1% rispetto all'anno precedente.

Pesante la battuta di arresto delle auto elettriche a batteria e alla spina, il crollo è del 60,1%. In Italia le EV perdono il 46,7%, mentre le ricaricabili (BEV e PHEV) perdono il 7,3%.

Mercato auto, la Commissione Europea conferma i dazi doganali

Confermati anche i dazi doganali. La Commissione Europea ha prolungato la "barriera economica" alle auto elettriche cinesi.

ULTIME NOTIZIE



Come preparare l'auto all'inverno

23 OTTOBRE 2024



Chery, presto un centro di progettazione in Italia

23 OTTOBRE 2024



Arexons, nuovi additivi Bio & Plus

23 OTTOBRE 2024



Omoda, in arrivo nuovi modelli

23 OTTOBRE 2024



In Europa, è l'Italia ad accusare il calo delle immatricolazioni auto più alto (-7%), seconda solo alla Francia (-11,1%). Terzo è il mercato tedesco che crolla del 7%. In recupero la Spagna (+6,3%) e il Regno Unito (+1%).

Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA: "Nel mese di ottobre, tre major market su cinque (incluso UK) mantengono una variazione negativa: -11,1% la Francia, -10,7% l'Italia e -7% la Germania. In recupero, invece, i mercati di Spagna (+6,3%) e Regno Unito (+1%).

A settembre, nell'area UE-EFTA-UK, la quota di penetrazione delle vetture 'variamente elettrificate' – ovvero auto ibride 'tradizionali', auto elettriche a batteria (BEV) e auto ibride plug-in (PHEV) – è pari al 60,1%, mentre quella delle sole auto 'alla spina' (BEV e PHEV) è del 26,4%. In Italia, nel mese, le elettrificate pesano per il 46,7%, mentre la quota delle sole ricaricabili (BEV e PHEV) è di appena il 7,3%.

Con i risultati poco brillanti del terzo trimestre, l'ingresso nell'ultimo trimestre dell'anno è ancora più debole del previsto e si ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023.

Riguardo al contesto competitivo in cui il mercato si muove, il voto del Comitato Difesa commerciale dell'UE sui dazi cinesi ha recentemente confermato le tariffe provvisorie già note con l'intento di ristabilire condizioni di parità a livello commerciale. Questo, tuttavia, riguarda solo un aspetto del quadro competitivo del settore automotive europeo, che necessita soprattutto di una strategia industriale globale per affrontare la transizione energetica, che garantisca l'accesso alle materie prime critiche, l'approvvigionamento energetico a costi accessibili, un quadro regolatorio coerente, uno sviluppo appropriato della rete di ricarica elettrica e di rifornimento per i carburanti a basso impatto ambientale".

Articolo precedente



Omoda, in arrivo nuovi modelli

Articolo successivo



Arexons, nuovi additivi Bio & Plus

ARTICOLI CORRELATI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MERCATO ITALIA

Secondo calo in doppia cifra, settembre -10,7%
L'elettrico si fa forza: +29,0%. Cumulato a +2,1%

Settembre porta con sé il segno premonitore di un autunno complesso. Secondo i dati comunicati da Unrae, il mese chiude con 122mila nuove autovetture immatricolate, per una flessione tendenziale del 10,7%. Si tratta del secondo calo consecutivo in doppia cifra, il quarto mese col segno meno da inizio anno, il decimo peggior settembre dal 1980 ai giorni nostri. Le prospettive economiche per i prossimi mesi si confermano incerte, con la fiducia dei consumatori messa alla prova in tutte le componenti dell'indice. Completamente in rosso la struttura del mercato per utilizzatore e con il Noleggio Lungo Termine in costante ridimensionamento: a settembre perde il 24,9%, con la quota che da inizio anno scende al 20%. Il Breve Termine fa un poco meglio del mercato, pur con la decisa flessione del 6,9%. Le Società vanno alla velocità del mercato e scendono del 10,2%. Ancora una volta sono i Privati a ottenere la performance migliore limitando le perdite a un -4,0%. Infine le Autoimmatricolazioni la cui spinta in volumi (oltre 13mila unità) rimane comunque elevata pur in presenza di una

contrazione del 24,3%. Nei primi 9 mesi i Privati si mantengono comunque in positivo del 5,8%; in crescita anche il Breve Termine a +28,4%, e le Autoimmatricolazioni a +18,4% con un volume complessivo da inizio anno di 138mila autovetture. Numeri in rosso per il Lungo Termine a -17,7% e per le Società a -1,8%. Nelle alimentazioni la notizia è che l'elettrico a settembre ha registrato un progresso del 29,0% raggiungendo una quota di penetrazione del 5,3%, il risultato lo si deve a quasi 2.000 Tesla su un totale di 6.400 immatricolazioni Bev e anche grazie agli incentivi per la fascia 0-20 g/km che andrebbe rifinanziata con urgenza. Nei primi 9 mesi l'auto elettrica pesa sempre poco meno del 4%. Le auto alimentate a benzina perdono il 23%, quelle diesel si ridimensionano del 27%. In perdita anche le Plug-in. Il gas galleggia ai margini della parità, le ibride perdono l'1,5%, con la quota cumulata che arriva al 43,9%. Nel periodo gennaio-settembre sono state immatricolate 1,202 milioni di passegger car per una crescita del 2,1%; ad agosto era stata del 3,8%.



SETTEMBRE 2024, CHI SALE E CHI SCENDE

Marche	Quota %	Diff. %
BYD	0,19	-
Omoda	0,34	-
Lotus	0,02	666,67
Altre	0,22	482,67
Lamborghini	0,04	117,39
Tesla	1,60	115,12
Mitsubishi	0,07	64,15
EMC	0,09	55,88
DR Motor	1,39	47,08
Lexus	0,54	35,80
BMW	5,28	26,08
Volvo	1,32	21,87
Dacia	6,27	18,44
Renault	6,34	14,15
MG	2,65	12,27
Lynk & Co	0,06	10,77
Skoda	2,78	10,34
Subaru	0,14	8,44
Ferrari	0,04	8,33
Hyundai	3,41	2,60
Suzuki	2,97	1,72
Kia	3,44	0,94
Peugeot	5,36	-2,06
Volkswagen	8,01	-3,83
Audi	4,34	-4,13
Mercedes	4,27	-5,84
Toyota	7,98	-5,95
Opel	2,91	-7,76
Evo	0,41	-8,02
Jeep	4,58	-8,20
Mazda	1,03	-9,01
Totale mercato	100,00	-10,75
Porsche	0,50	-12,55
Alfa Romeo	1,57	-12,57
Ford	4,69	-14,40
Mini	0,84	-15,24
Aston Martin	0,01	-18,18
DS	0,30	-26,28
Honda	0,54	-28,35
Nissan	1,88	-34,10
Seat	0,50	-39,60
Land Rover	0,58	-43,19
Fiat	7,46	-43,74
Cupra	0,78	-48,59
Polestar	0,05	-57,46
Maserati	0,13	-57,97
SsangYong	0,02	-58,49
Mahindra	0,01	-60,61
Sportequipe	0,01	-68,00
Lancia	0,87	-72,16
Citroën	1,06	-74,52
Jaguar	0,04	-75,74
smart	0,08	-79,83

IMMATRICOLAZIONI 2024, 2023 E 2022 A CONFRONTO

	Immatricol. 2024	Immatricol. 2023	Immatricol. 2022	Diff. unità 2024 su '23	Diff. % 2024 su '23	Diff. unità 2024 su '22	Diff. % 2024 su '22
Gennaio	142.009	128.328	107.853	13.681	10,66	34.156	31,67
Febbraio	147.170	130.405	110.918	16.765	12,86	36.252	32,68
Marzo	162.140	168.324	119.548	-6.184	-3,67	42.592	35,63
1° trimestre	451.319	427.057	338.319	24.262	5,68	113.000	33,40
Aprile	135.415	125.884	97.365	9.531	7,57	38.050	39,08
Maggio	139.612	149.482	121.349	-9.870	-6,60	18.263	15,05
Giugno	160.116	139.150	127.232	20.966	15,07	32.884	25,85
2° trimestre	435.143	414.516	345.946	20.627	4,98	89.197	25,78
1° semestre	886.462	841.573	684.265	44.889	5,33	202.197	29,55
Luglio	124.867	119.247	109.611	5.620	4,71	15.256	13,92
Agosto	69.127	79.787	71.211	-10.660	-13,36	-2.084	-2,93
Settembre	121.666	136.316	110.998	-14.650	-10,75	10.668	9,61
3° trimestre	315.660	335.350	291.820	-19.690	-5,87	23.840	8,17
Primi 9 mesi	1.202.122	1.176.923	976.085	25.199	2,14	226.037	23,16
Ottobre		139.078	115.852				
Novembre		139.319	119.871				
Dicembre		111.201	104.965				
4° trimestre		389.598	340.688				
2° semestre		724.948	632.508				
Totale anno		1.566.521	1.316.773				
1° consolidato		1.566.448	1.316.702				
Cumulato	1.202.122	1.176.923	976.085	25.199	2,14	226.037	23,16

Fonte: Elaborazione InterAutoNews su dati Anfia

EMISSIONI DI CO₂ (G/KM) – MEDIA PONDERATA SU IMMATRICOLATO MERCATO ITALIA

	9 mesi 2024	9 mesi 2023	Diff. %	Set. 2024	Set. 2023	Diff. %
Media ponderata	119,4	120,0	-0,5	117,5	119,6	-1,8

Fonte: Elaborazioni Unrae al 30/09/2024

Elaborazione InterAutoNews (dati Min. Infrastrutture)

MERCATO ITALIA

IL MERCATO ITALIANO RESO NOTO DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - Fonte: Unrae - Dati al 30/09/2024

Marche	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %	Set. 2024	Quota %	Set. 2023	Quota %	Diff. %
Fiat	119.674	9,96	132.727	11,28	-9,83	9.078	7,46	16.137	11,84	-43,74
Toyota	91.851	7,64	71.537	6,08	28,40	9.704	7,98	10.318	7,57	-5,95
Volkswagen	89.367	7,43	93.188	7,92	-4,10	9.742	8,01	10.130	7,43	-3,83
Dacia	74.297	6,18	64.491	5,48	15,21	7.630	6,27	6.442	4,73	18,44
Renault	66.337	5,52	57.570	4,89	15,23	7.710	6,34	6.754	4,95	14,15
Peugeot	60.317	5,02	64.214	5,46	-6,07	6.522	5,36	6.659	4,88	-2,06
Audi	53.748	4,47	51.397	4,37	4,57	5.286	4,34	5.514	4,05	-4,13
BMW	53.437	4,45	43.840	3,72	21,89	6.430	5,28	5.100	3,74	26,08
Jeep	53.334	4,44	54.869	4,66	-2,80	5.573	4,58	6.071	4,45	-8,20
Ford	53.161	4,42	63.218	5,37	-15,91	5.708	4,69	6.668	4,89	-14,40
Citroën	45.398	3,78	39.800	3,38	14,07	1.295	1,06	5.082	3,73	-74,52
Hyundai	37.877	3,15	35.862	3,05	5,62	4.146	3,41	4.041	2,96	2,60
Mercedes	37.711	3,14	37.880	3,22	-0,45	5.196	4,27	5.518	4,05	-5,84
Kia	36.946	3,07	36.000	3,06	2,63	4.188	3,44	4.149	3,04	0,94
Opel	35.353	2,94	35.845	3,05	-1,37	3.542	2,91	3.840	2,82	-7,76
Lancia	29.922	2,49	33.657	2,86	-11,10	1.055	0,87	3.789	2,78	-72,16
MG	29.837	2,48	21.054	1,79	41,72	3.230	2,65	2.877	2,11	12,27
Suzuki	28.782	2,39	26.167	2,22	9,99	3.612	2,97	3.551	2,60	1,72
Skoda	27.947	2,32	25.362	2,15	10,19	3.384	2,78	3.067	2,25	10,34
Nissan	27.747	2,31	26.497	2,25	4,72	2.290	1,88	3.475	2,55	-34,10
Alfa Romeo	16.594	1,38	20.111	1,71	-17,49	1.912	1,57	2.187	1,60	-12,57
Volvo	14.654	1,22	13.013	1,11	12,61	1.605	1,32	1.317	0,97	21,87
DR Motor	13.730	1,14	19.439	1,65	-29,37	1.687	1,39	1.147	0,84	47,08
Tesla	12.996	1,08	12.032	1,02	8,01	1.949	1,60	906	0,66	115,12
Cupra	12.243	1,02	12.557	1,07	-2,50	950	0,78	1.848	1,36	-48,59
Mazda	10.601	0,88	11.358	0,97	-6,66	1.252	1,03	1.376	1,01	-9,01
Seat	9.462	0,79	9.513	0,81	-0,54	610	0,50	1.010	0,74	-39,60
Mini	9.270	0,77	14.520	1,23	-36,16	1.018	0,84	1.201	0,88	-15,24
Land Rover	7.580	0,63	7.690	0,65	-1,43	705	0,58	1.241	0,91	-43,19
Porsche	6.143	0,51	5.559	0,47	10,51	606	0,50	693	0,51	-12,55
Honda	5.690	0,47	4.630	0,39	22,89	652	0,54	910	0,67	-28,35
Evo	4.747	0,39	4.584	0,39	3,56	493	0,41	536	0,39	-8,02
Lexus	4.385	0,36	2.799	0,24	56,66	660	0,54	486	0,36	35,80
DS	4.090	0,34	5.760	0,49	-28,99	359	0,30	487	0,36	-26,28
Mitsubishi	2.646	0,22	927	0,08	185,44	87	0,07	53	0,04	64,15
smart	2.454	0,20	3.470	0,29	-29,28	94	0,08	466	0,34	-79,83
Maserati	1.827	0,15	3.063	0,26	-40,35	153	0,13	364	0,27	-57,97
Subaru	1.091	0,09	1.979	0,17	-44,87	167	0,14	154	0,11	8,44
BYD	1.065	0,09	72	0,01	-	235	0,19	16	0,01	-
Omoda	955	0,08	0	0,00	-	414	0,34	0	0,00	-
EMC	941	0,08	575	0,05	63,65	106	0,09	68	0,05	55,88
Lynk & Co	891	0,07	3.236	0,27	-72,47	72	0,06	65	0,05	10,77
Jaguar	776	0,06	1.437	0,12	-46,00	49	0,04	202	0,15	-75,74
Sportequipe	751	0,06	213	0,02	252,58	16	0,01	50	0,04	-68,00
Ferrari	620	0,05	532	0,05	16,54	52	0,04	48	0,04	8,33
SsangYong	405	0,03	251	0,02	61,35	22	0,02	53	0,04	-58,49
Lamborghini	391	0,03	312	0,03	25,32	50	0,04	23	0,02	117,39
Lotus	270	0,02	88	0,01	206,82	23	0,02	3	0,00	666,67
Polestar	209	0,02	767	0,07	-72,75	57	0,05	134	0,10	-57,46
Mahindra	180	0,01	573	0,05	-68,59	13	0,01	33	0,02	-60,61
Aston Martin	74	0,01	77	0,01	-3,90	9	0,01	11	0,01	-18,18
Altre	1.348	0,11	611	0,05	120,62	268	0,22	46	0,03	482,61
Totale mercato	1.202.122	100,00	1.176.923	100,00	2,14	121.666	100,00	136.316	100,00	-10,75

ITALIA - MERCATO AUTOVETTURE PER GRUPPI - Fonte: Unrae - Dati al 30/09/2024

Marche	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %	Set. 2024	Quota %	Set. 2023	Quota %	Diff. %
Gruppo Stellantis	366.509	30,49	390.046	33,14	-6,03	29.489	24,24	44.616	32,73	-33,90
Gruppo Volkswagen	193.158	16,07	192.329	16,34	0,43	20.022	16,46	21.592	15,84	-7,27
Gruppo Renault	140.634	11,70	122.061	10,37	15,22	15.340	12,61	13.196	9,68	16,25
Gruppo Toyota	96.236	8,01	74.336	6,32	29,46	10.364	8,52	10.804	7,93	-4,07
Gruppo Hyundai Kia	74.823	6,22	71.862	6,11	4,12	8.334	6,85	8.190	6,01	1,76
Gruppo BMW	62.707	5,22	58.360	4,96	7,45	7.448	6,12	6.301	4,62	18,20
Gruppo Ford	53.161	4,42	63.218	5,37	-15,91	5.708	4,69	6.668	4,89	-14,40
Gruppo Daimler	40.165	3,34	41.350	3,51	-2,87	5.290	4,35	5.984	4,39	-11,60
Gruppo Nissan	27.747	2,31	26.497	2,25	4,72	2.290	1,88	3.475	2,55	-34,10
Gruppo DR	19.228	1,60	24.236	2,06	-20,66	2.196	1,80	1.733	1,27	26,72
Jaguar Land Rover	8.356	0,70	9.127	0,78	-8,45	754	0,62	1.443	1,06	-47,75
Altre marche	119.398	9,93	103.501	8,79	15,36	14.431	11,86	12.314	9,03	17,19
Totale mercato	1.202.122	100,00	1.176.923	100,00	2,14	121.666	100,00	136.316	100,00	-10,75

MERCATO ITALIA

VENDITE PER GIORNO LAVORATIVO

	2023 Giorni	2023 Vendite	2022 Giorni	2022 Vendite	2021 Giorni	2021 Vendite	2020 Giorni	2020 Vendite	2019 Giorni	2019 Vendite	2018 Giorni	2018 Vendite	2017 Giorni	2017 Vendite
Gennaio	22	6.455	21	6.111	20	5.393	19	7.063	21	7.422	22	7.512	22	8.106
Febbraio	21	7.008	20	6.520	20	5.546	20	7.158	20	8.156	20	8.925	20	9.111
Marzo	21	7.721	23	7.318	23	5.198	23	7.386	22	1.292	21	9.252	22	9.739
Aprile	20	6.771	18	6.994	19	5.124	21	6.916	21	205	20	8.746	19	9.047
Maggio	22	6.346	22	6.795	22	5.516	21	6.806	20	4.992	22	8.995	22	9.077
Giugno	20	8.006	21	6.626	21	6.059	21	7.127	21	6.319	20	8.616	21	8.346
Luglio	23	5.429	21	5.678	21	5.220	22	5.023	23	5.946	23	6.667	22	6.952
Agosto (-10 gg)	11	6.284	12	6.649	12	5.934	12	5.397	11	8.088	11	8.108	12	7.649
Settembre	21	5.794	21	6.491	22	5.045	22	4.787	22	7.107	21	6.787	20	6.268
Ottobre	23		22	6.322	21	5.517	21	4.814	22	7.145	23	6.837	23	6.393
Novembre	20		21	6.634	21	5.708	21	4.977	21	6.601	20	7.550	21	7.018
Dicembre	20		18	6.178	20	5.248	22	3.942	21	5.696	20	7.022	19	6.554
Media annua	20	6.646	20	6.526	20	5.459	20	5.950	20	5.747	20	7.918	20	7.855
Media periodo	20	6.646	20	6.576	20	5.448	20	6.407	20	5.503	20	8.179	20	8.255

LA STRUTTURA DEL MERCATO ITALIANO PER USO - Fonte: Unrae - Dati al 30/09/2024

Uso	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %	Set. 2024	Quota %	Set. 2023	Quota %	Diff. %
PRIVATI	693.245	57,01	655.052	54,89	5,83	78.628	63,98	81.943	59,10	-4,05
AUTOIMMATRICOL.	138.343	11,38	116.872	9,79	18,37	13.246	10,78	17.493	12,62	-24,28
Uso privato	130.635	10,74	108.961	9,13	19,89	12.338	10,04	16.355	11,80	-24,56
Uso noleggio	7.708	0,63	7.911	0,66	-2,57	908	0,74	1.138	0,82	-20,21
NOLEGGIO	316.594	26,04	352.458	29,53	-10,18	23.282	18,94	30.589	22,06	-23,89
Lungo termine	243.006	19,98	295.168	24,73	-17,67	21.717	17,67	28.908	20,85	-24,88
- Top (1)	126.624	10,41	160.332	13,43	-21,02	12.255	9,97	18.889	13,62	-35,12
- Captive (2)	96.871	7,97	103.637	8,68	-6,53	8.781	7,14	8.945	6,45	-1,83
- Altre	19.511	1,60	31.199	2,61	-37,46	681	0,55	1.074	0,77	-36,59
Breve termine	73.588	6,05	57.290	4,80	28,45	1.565	1,27	1.681	1,21	-6,90
- Top (1)	57.870	4,76	42.911	3,60	34,86	1.048	0,85	680	0,49	54,12
- Altre*	15.718	1,29	14.379	1,20	9,31	517	0,42	1.001	0,72	-48,35
SOCIETA'	67.829	5,58	69.107	5,79	-1,85	7.743	6,30	8.622	6,22	-10,19
Totale	1.216.011	100,00	1.193.489	100,00	1,89	122.899	100,00	138.647	100,00	-11,36
di cui persone giuridiche	522.766	42,99	538.437	45,11	-2,91	44.271	36,02	56.704	40,90	-21,93
di cui noleggio	324.302	26,67	360.369	30,19	-10,01	24.190	19,68	31.727	22,88	-23,76

(1) Top = principali società di noleggio a Breve e Lungo Termine; (2) Captive = società di diretta emanazione delle Case auto; (3) Newcomers = società di noleggio che iniziano ad avere volumi rilevanti in parco; (*) autoimmatricolazioni uso noleggio effettuate da Concessionari e Case auto

IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE PER REGIONI E AREE

Regione-Area	9 m. 2024	Q. %	9 m. 2023	Q. %	Diff. %	Set. '24	Set. '23	Diff. %
Valle d'Aosta	3.518	0,29	38.966	3,31	-90,97	401	719	-44,23
Piemonte	127.286	10,59	112.184	9,53	13,46	11.068	16.085	-31,19
Lombardia	189.165	15,73	179.593	15,25	5,33	21.412	22.138	-3,28
Liguria	21.155	1,76	20.883	1,77	1,30	2.336	2.596	-10,02
Italia Nord-Ovest	341.124	28,37	351.626	29,87	-2,99	35.217	41.538	-15,22
Friuli	17.888	1,49	17.281	1,47	3,51	1.925	2.099	-8,29
Trentino Alto Adige	185.918	15,46	172.726	14,67	7,64	12.928	13.993	-7,61
Veneto	79.877	6,64	77.065	6,55	3,65	8.906	9.441	-5,67
Emilia Romagna	101.444	8,44	102.304	8,69	-0,84	10.509	12.895	-18,50
Italia Nord-Est	385.127	32,03	369.376	31,37	4,26	34.268	38.428	-10,83
Toscana	138.580	11,52	126.992	10,79	9,12	14.796	16.096	-8,08
Umbria	13.704	1,14	12.274	1,04	11,65	1.566	1.529	2,42
Marche	21.823	1,81	20.012	1,70	9,05	2.372	2.586	-8,28
Lazio	114.882	9,55	122.260	10,38	-6,03	12.579	15.215	-17,33
Italia Centro	288.989	24,03	281.538	23,91	2,65	31.313	35.426	-11,61
Abruzzo	18.389	1,53	15.482	1,31	18,78	1.995	1.989	0,30
Basilicata	5.640	0,47	5.333	0,45	5,76	592	600	-1,33
Campania	47.642	3,96	46.290	3,93	2,92	5.219	5.201	0,35
Molise	3.351	0,28	4.279	0,36	-21,69	281	280	0,36
Puglia	32.120	2,67	30.161	2,56	6,50	3.720	3.760	-1,06
Calabria	18.745	1,56	16.778	1,43	11,72	2.158	2.204	-2,09
Sicilia	44.656	3,71	41.381	3,51	7,91	5.134	5.181	-0,91
Sardegna	16.664	1,39	15.096	1,28	10,39	1.828	1.748	4,58
Italia Sud-Isole	187.207	15,57	174.800	14,85	7,10	20.927	20.963	-0,17
Italia	1.202.447	100,00	1.177.340	100,00	2,13	121.725	136.355	-10,73

Fonte: Elaborazioni InterAutoNews su dati Anfia

TOP 5 MESI DI SETTEMBRE

Settembre 1997	204.894
Settembre 2009	190.386
Settembre 2005	188.417
Settembre 2007	186.381
Settembre 2006	184.406

TOP 5 MESI DI OTTOBRE

Ottobre 1997	228.308
Ottobre 2007	207.048
Ottobre 1989	202.552
Ottobre 2001	198.695
Ottobre 2009	196.326

BOTTOM 5 MESI DI SETTEMBRE - DAL 1980

Settembre 2021	105.318
Settembre 2013	106.940
Settembre 1984	107.367
Settembre 2012	109.543
Settembre 2022	110.998

BOTTOM 5 MESI DI OTTOBRE - DAL 1980

Ottobre 2021	101.103
Ottobre 2013	111.466
Ottobre 2022	115.852
Ottobre 2012	117.397
Ottobre 1995	117.786

MERCATO ITALIA

TOP 50 PROVINCE		
Province	9 mesi 2024	Quota %
1 Trento	122.696	10,09
2 Roma	98.114	8,07
3 Torino	90.657	7,46
4 Firenze	81.353	6,69
5 Milano	64.480	5,30
6 Bolzano	63.452	5,22
7 Reggio Emilia	25.788	2,12
8 Napoli	23.411	1,93
9 Bologna	22.703	1,87
10 Brescia	21.718	1,79
11 Monza e Brianza	19.515	1,60
12 Varese	18.118	1,49
13 Bergamo	17.958	1,48
14 Verona	16.495	1,36
15 Vicenza	15.809	1,30
16 Padova	15.730	1,29
17 Modena	15.446	1,27
18 Treviso	13.609	1,12
19 Como	13.555	1,11
20 Bari	12.859	1,06
21 Palermo	12.549	1,03
22 Venezia	12.027	0,99
23 Genova	11.228	0,92
24 Perugia	10.626	0,87
25 Catania	10.512	0,86
26 Cuneo	10.473	0,86
27 Pisa	10.451	0,86
28 Salerno	10.415	0,86
29 Parma	10.227	0,84
30 Pavia	9.928	0,82
31 Lucca	9.185	0,76
32 Caserta	8.567	0,70
33 Alessandria	8.017	0,66
34 Udine	7.811	0,64
35 Lecce	7.786	0,64
36 Ravenna	7.739	0,64
37 Ancona	7.486	0,62
38 Novara	7.332	0,60
39 Cosenza	7.221	0,59
40 Livorno	7.054	0,58
41 Prato	6.962	0,57
42 Cremona	6.701	0,55
43 Arezzo	6.488	0,53
44 Pistoia	6.433	0,53
45 Lecco	6.271	0,52
46 Latina	6.248	0,51
47 Forlì - Cesena	6.238	0,51
48 Sassari	5.960	0,49
49 Chieti	5.853	0,48
50 Messina	5.809	0,48

Fonte: Unrae/CED - Ministero delle Infrastrutture

TOP 5 IMMATRICOLAZIONI PER REGIONE		
Regione	9 mesi 2024	Quota %
1 Lombardia	190.953	15,70
2 Trentino Alto Adige	186.148	15,31
3 Toscana	140.940	11,59
4 Piemonte	128.382	10,56
5 Lazio	115.925	9,53

Fonte: Unrae/CED - Ministero delle Infrastrutture

TOP 10 - SETTEMBRE 2024 - Fonte: Unrae - Dati al 30/09/2024		
9 MESI 2024		
1 Fiat Panda	81.696	
2 Dacia Sandero	46.754	
3 Jeep Avenger	30.130	
4 Lancia Ypsilon	29.917	
5 Citroën C3	29.573	
6 Toyota Yaris Cross	28.112	
7 Renault Clio	27.417	
8 Renault Captur	24.399	
9 Toyota Yaris	23.756	
10 Peugeot 208	23.499	
SETTEMBRE 2024		
1 Fiat Panda	7.030	
2 Dacia Sandero	4.131	
3 Jeep Avenger	3.959	
4 Toyota Yaris Cross	3.241	
5 Peugeot 208	3.191	
6 Renault Clio	3.187	
7 Renault Captur	3.053	
8 Dacia Duster	3.002	
9 Volkswagen T-Roc	2.520	
10 Opel Corsa	2.518	
BENZINA 9 MESI 2024		
1 Citroën C3	25.612	
2 MG ZS	20.766	
3 Jeep Avenger	20.060	
4 Opel Corsa	19.335	
5 Peugeot 208	19.275	
6 Volkswagen T-Cross	17.327	
7 Toyota Aygo X	16.058	
8 Volkswagen T-Roc	15.995	
9 Peugeot 2008	13.735	
10 Dacia Sandero	11.307	
BENZINA SETTEMBRE 2024		
1 Opel Corsa	2.348	
2 Peugeot 208	2.257	
3 MG ZS	1.872	
4 Volkswagen T-Cross	1.686	
5 Jeep Avenger	1.660	
6 Volkswagen T-Roc	1.436	
7 Peugeot 2008	1.388	
7 Toyota Aygo X	1.180	
9 Dacia Sandero	1.171	
10 Kia Picanto	1.157	
DIESEL 9 MESI 2024		
1 Volkswagen Tiguan	10.019	
2 Audi Q3	8.712	
3 Mercedes GLA	7.390	
4 Volkswagen T-Roc	7.220	
5 Jeep Compass	6.857	
6 BMW X1	6.346	
7 Fiat 500X	5.854	
8 Alfa Romeo Tonale	5.809	
9 Jeep Renegade	5.274	
10 Dacia Duster	4.975	
DIESEL SETTEMBRE 2024		
1 BMW X1	1.144	
2 Volkswagen T-Roc	1.084	
3 Volkswagen Tiguan	1.018	
4 Audi Q3	954	
5 Mercedes GLA	917	
6 Alfa Romeo Tonale	872	
7 Volkswagen Golf	613	
8 Fiat Tipo	580	
9 BMW X2	577	
10 Skoda Octavia	502	
GPL 9 MESI 2024		
1 Dacia Sandero	35.446	
2 Dacia Duster	14.811	
3 Renault Captur	13.914	
4 Renault Clio	10.867	
5 DR 5.0	6.277	
6 Lancia Ypsilon	4.241	
7 Dacia Jogger	4.202	
8 DR 6.0	2.707	
9 Kia Stonic	2.243	
10 EVO 5	2.101	
GPL SETTEMBRE 2024		
1 Dacia Sandero	2.960	
2 Dacia Duster	1.914	
3 Renault Captur	1.795	
4 Renault Clio	1.520	
5 DR 5.0	852	
6 Dacia Jogger	409	
7 Hyundai i20	288	
8 DR 3.0	241	
9 DR 6.0	231	
10 Kia Sportage	225	
IBRIDE 9 MESI 2024		
1 Fiat Panda	79.449	
2 Toyota Yaris Cross	28.111	
3 Lancia Ypsilon	25.418	
4 Toyota Yaris	23.584	
5 Ford Puma	21.500	
6 Nissan Qashqai	15.128	
7 Fiat 500	14.737	
8 Kia Sportage	14.518	
9 Toyota C-HR	10.157	
10 Suzuki Vitara	8.345	
IBRIDE SETTEMBRE 2024		
1 Fiat Panda	7.026	
2 Toyota Yaris Cross	3.241	
3 Mercedes GLA	2.391	
4 Toyota Yaris	2.376	
5 Jeep Avenger	2.109	
6 Kia Sportage	1.685	
7 Suzuki Swift	1.455	
8 Toyota C-HR	1.294	
9 Fiat 600	1.077	
10 Nissan Qashqai	1.042	
PLUG-IN 9 MESI 2024		
1 Cupra Formentor	3.395	
2 BMW X1	2.352	
3 Audi Q3	2.252	
4 Volvo XC60	2.009	
5 Ford Kuga	1.918	
6 Audi Q5	1.818	
7 Jeep Renegade	1.479	
8 Audi A3	1.442	
9 Toyota C-HR	1.330	
10 Porsche Cayenne	1.317	
PLUG-IN SETTEMBRE 2024		
1 Ford Kuga	280	
2 Toyota C-HR	256	
3 BMW X1	248	
4 Audi Q5	240	
4 Volvo XC60	220	
6 Jeep Renegade	158	
7 Mercedes GLA	118	
8 Volkswagen Tiguan	116	
9 Jeep Compass	109	
10 Volkswagen Golf	108	
ELETRICHE 9 MESI 2024		
1 Tesla Model 3	6.854	
2 Tesla Model Y	5.920	
3 Volvo EX30	2.578	
4 Jeep Avenger	2.106	
5 BMW iX1	1.855	
6 Fiat 500	1.816	
7 MG4	1.663	
8 Audi Q4	1.583	
9 smart Fortwo	1.516	
10 Renault Twingo	1.510	
ELETRICHE SET. 2024		
1 Tesla Model 3	1.284	
2 Tesla Model Y	600	
3 Volvo EX30	418	
4 Peugeot 208	374	
5 Ford Explorer	219	
6 BMW iX1	217	
7 Audi Q4	212	
8 Jeep Avenger	190	
9 Volkswagen ID.3	162	
10 Fiat 500	127	
METANO 9 MESI 2024		
1 Volkswagen Polo	719	
2 Skoda Octavia	234	
3 Skoda Kamiq	134	
4 Audi A3	88	
5 Volkswagen Golf	57	
6 Skoda Scala	4	
7 Audi A4	1	
7 Fiat Doblò	1	
METANO SETTEMBRE 2024		
1 Volkswagen Polo	7	
2 Skoda Octavia	2	

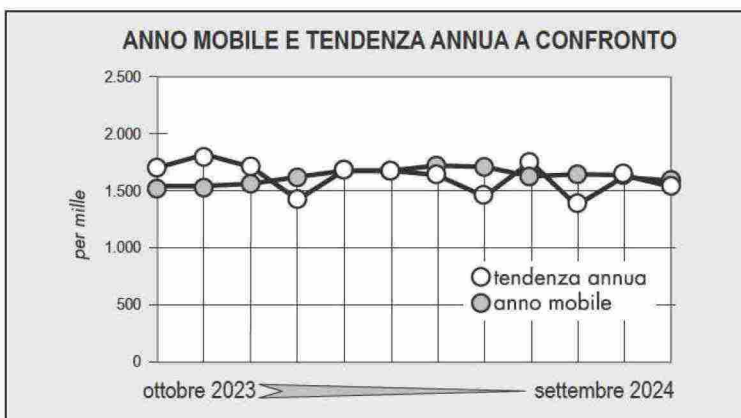
MERCATO ITALIA

TENDENZA ANNUA Diff. %

Maggio	1.587.599	7,92
Giugno	1.511.882	-4,77
Luglio	1.369.669	-9,41
Agosto	1.845.257	34,72
Settembre	1.696.664	-8,05
Ottobre	1.673.195	-1,38
Novembre	1.765.287	5,50
Dicembre	1.693.617	-4,06
Gennaio	1.487.644	-12,16
Febbraio	1.596.197	7,30
Marzo	1.586.052	-0,64
Aprile	1.582.477	-0,23
Maggio	1.482.773	-6,30
Giugno	1.739.680	17,33
Luglio	1.434.220	-17,56
Agosto	1.598.720	11,47
Settembre	1.514.322	-5,28

ANNO MOBILE Diff. %

Giù. '22 - Mag. '23	1.462.163	1,96
Lug. '22 - Giu. '23	1.474.081	0,82
Ago. '22 - Lug. '23	1.483.717	0,65
Set. '22 - Ago. '23	1.492.293	0,58
Ott. '22 - Set. '23	1.517.611	1,70
Nov. '22 - Ott. '23	1.540.837	1,53
Dic. '22 - Nov. '23	1.560.285	1,26
Gen. '23 - Dic. '23	1.566.521	0,40
Feb. '23 - Gen. '24	1.580.202	0,87
Mar. '23 - Feb. '24	1.596.967	1,06
Apr. '23 - Mar. '24	1.590.783	-0,39
Mag. '23 - Apr. '24	1.600.314	0,60
Giù. '23 - Mag. '24	1.590.444	-0,62
Lug. '23 - Giu. '24	1.611.410	1,32
Ago. '23 - Lug. '24	1.617.030	0,35
Set. '23 - Ago. '24	1.606.370	-0,66
Ott. '23 - Set. '24	1.591.720	-0,91



PRODUZIONE NAZIONALE AUTO

Anno	Produzione	Diff. % su periodo prec.
2011	485.606	-15,28
2012	396.817	-18,28
2013	388.465	-2,10
2014	401.317	3,31
2015	663.139	65,24
2016	712.971	7,55
2017	742.642	4,16
2018	670.982	-9,65
2019	542.472	-19,49
2020	451.718	-16,73
2021	443.819	-1,75
2022	473.194	6,62
2023	538.212	13,74

ESPORTAZIONI DI AUTO NAZIONALI

Anno	Esportazioni	Diff. % su periodo prec.
2014	189.112	18,18
2015	385.739	103,97
2016	398.277	3,26
2017	418.324	5,03
2018	380.503	-9,04
2019	292.415	-23,56
2020	252.452	-13,67

Fonte: elaborazione InterAutoNews su dati Anfia

PRODUZIONE DI AUTOVETTURE

Mese	2024	2023	Diff. %
Gennaio	29.439	41.495	-29,05
Febbraio	43.937	44.121	-0,42
Marzo	38.958	56.729	-31,33
I trimestre	112.334	142.345	-21,08
Aprile	32.705	43.585	-24,96
Maggio	32.133	57.419	-44,04
Giugno	25.110	54.960	-54,31
II trimestre	89.948	155.964	-42,33
I semestre	202.282	298.309	-32,19
Luglio	22.972	50.707	-54,70
Agosto		15.205	
Settembre		51.081	
III trimestre		116.993	
Ottobre		48.532	
Novembre		44.286	
Dicembre		30.092	
IV trimestre		122.910	
II semestre		239.903	
Cumulato	225.254	349.016	-35,46

Fonte: Anfia

LA QUOTA % DI CIASCUN MESE NEL CORSO DELL'ANNO

Mese	Media*	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Gennaio	9,55%	8,19%	8,19%	9,20%	11,28%	8,62%	9,33%	8,73%	8,54%	8,38%	8,71%	8,75%	9,82%	9,44%
Febbraio	9,22%	8,32%	8,42%	9,82%	11,81%	9,31%	9,54%	9,35%	9,48%	8,59%	8,74%	8,35%	9,36%	9,22%
Marzo	10,22%	10,75%	9,08%	11,65%	2,06%	10,14%	11,21%	11,50%	10,48%	10,29%	10,30%	10,18%	9,89%	10,78%
Aprile	8,56%	8,04%	7,39%	9,96%	0,31%	9,13%	9,00%	8,17%	9,21%	9,50%	8,81%	8,96%	9,29%	9,04%
Maggio	9,42%	9,54%	9,22%	9,80%	7,23%	10,32%	10,45%	10,39%	10,33%	9,36%	9,72%	10,49%	10,54%	9,81%
Giugno	9,20%	8,88%	9,66%	10,27%	9,60%	8,99%	9,17%	9,56%	9,10%	9,37%	9,43%	9,41%	9,20%	9,71%
Luglio	8,71%	7,61%	8,32%	7,58%	9,90%	8,00%	8,00%	7,40%	7,52%	8,41%	8,44%	8,30%	7,81%	7,92%
Agosto	4,32%	5,09%	5,41%	4,44%	6,44%	4,65%	4,80%	4,24%	3,94%	3,78%	3,93%	4,09%	4,04%	4,04%
Settembre	8,03%	8,70%	8,43%	7,22%	11,32%	7,44%	6,56%	8,50%	8,46%	8,30%	8,16%	8,20%	7,81%	8,40%
Ottobre	8,31%	8,88%	8,80%	6,93%	11,38%	8,20%	7,70%	8,04%	8,07%	8,48%	9,00%	8,54%	8,37%	7,62%
Novembre	7,89%	8,89%	9,10%	7,17%	10,03%	7,88%	7,71%	7,96%	8,02%	8,55%	7,98%	7,88%	7,63%	7,62%
Dicembre	6,57%	7,09%	7,97%	5,95%	8,66%	7,33%	6,52%	6,17%	6,85%	6,98%	6,78%	6,85%	6,24%	6,40%

Fonte: elaborazioni InterAutoNews. * la media è calcolata dal 1997

MERCATO ITALIA

IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE E FUORISTRADA - TOP 10 PER SEGMENTO - Fonte: Unrae - Dati al 30/09/2024

SEGMENTO A - BERLINE

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 Fiat Panda	81.696	64,01	73.331	55,74	11,41
2 Fiat 500	16.562	12,98	27.811	21,14	-40,45
3 Hyundai i10	12.073	9,46	10.483	7,97	15,17
4 Kia Picanto	9.521	7,46	9.103	6,92	4,59
5 Renault Twingo	4.275	3,35	3.670	2,79	16,49
6 Smart Fortwo	1.431	1,12	2.890	2,20	-50,48
7 Abarth 500	1.352	1,06	1.206	0,92	12,11
8 DR EQ1	367	0,29	250	0,19	46,80
9 Volkswagen up!	328	0,26	2.765	2,10	-88,14
10 Leapmotor T03	20	0,02	0	0,00	-
Altre	13	0,01	39	0,03	-66,67
Totale seg. A - Berline	127.638	100,00	131.548	100,00	-2,97
% seg. A - Berline su tot. mercato	10,5		11,0		

SEGMENTO A - SUV

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 Toyota Aygo X	16.059	63,08	10.041	53,49	59,93
2 Suzuki Ignis	8.001	31,43	7.367	39,25	8,61
3 Dacia Spring	1.398	5,49	1.360	7,25	2,79
4 Suzuki Jimny	1	0,00	2	0,01	-50,00
Totale seg. A - Suv	25.459	100,00	18.770	100,00	35,64
% seg. A - Suv su tot. mercato	2,1		1,6		

SEGMENTO B - BERLINE

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 Dacia Sandero	46.754	18,00	35.962	15,68	30,01
2 Lancia Ypsilon	29.917	11,52	33.656	14,67	-11,11
3 Citroën C3	29.573	11,38	22.051	9,61	34,11
4 Renault Clio	27.417	10,55	17.551	7,65	56,21
5 Toyota Yaris	23.756	9,14	18.171	7,92	30,74
6 Peugeot 208	23.499	9,04	18.503	8,07	27,00
7 Opel Corsa	20.439	7,87	18.375	8,01	11,23
8 Volkswagen Polo	10.667	4,11	13.377	5,83	-20,26
9 Hyundai i20	8.438	3,25	7.169	3,12	17,70
10 Suzuki Swift	7.318	2,82	6.066	2,64	20,64
Altre	32.027	12,33	38.541	16,80	-16,90
Totale seg. B - Berline	259.805	100,00	229.422	100,00	13,24
% seg. B - Berline su tot. mercato	21,4		19,2		

SEGMENTO B - SUV

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 Jeep Avenger	30.130	9,10	13.724	4,18	119,54
2 Toyota Yaris Cross	28.112	8,49	25.699	7,83	9,39
3 Renault Captur	24.399	7,37	22.444	6,84	8,71
4 Volkswagen T-Roc	22.956	6,94	24.490	7,46	-6,26
5 Dacia Duster	22.632	6,84	23.365	7,12	-3,14
6 Ford Puma	21.561	6,51	23.028	7,01	-6,37
7 MG ZS	20.833	6,29	13.375	4,07	55,76
8 Peugeot 2008	18.955	5,73	17.465	5,32	8,53
9 Volkswagen T-Cross	17.328	5,24	15.887	4,84	9,07
10 Jeep Renegade	11.907	3,60	24.554	7,48	-51,51
Altre	112.148	33,89	124.252	37,85	-9,74
Totale seg. B - Suv	330.961	100,00	328.283	100,00	0,82
% seg. B - Suv su tot. mercato	27,2		27,5		

SEGMENTO C - BERLINE

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 Audi A3	9.568	17,86	8.303	13,49	15,24
2 Volkswagen Golf	7.562	14,11	7.756	12,60	-2,50

SEGMENTO C - BERLINE

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
3 Ford Focus	5.906	11,02	7.011	11,39	-15,76
4 BMW Serie 1	5.684	10,61	7.295	11,85	-22,08
5 Fiat Tipo	4.212	7,86	4.477	7,27	-5,92
6 Citroën C4	3.983	7,43	2.819	4,58	41,29
7 Mercedes Classe A	3.677	6,86	5.788	9,40	-36,47
8 Cupra Leon	1.859	3,47	1.371	2,23	35,59
9 Peugeot 308	1.838	3,43	2.835	4,61	-35,17
10 Volkswagen ID.3	1.373	2,56	1.150	1,87	19,39
Altre	7.916	14,77	12.750	20,71	-37,91
Totale seg. C - Berline	53.578	100,00	61.555	100,00	-12,96
% seg. C - Berline su tot. mercato	4,4		5,2		

SEGMENTO C - SUV

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 Kia Sportage	17.139	7,30	14.830	6,09	15,57
2 BMW X1	15.518	6,61	9.894	4,06	56,84
3 Nissan Qashqai	15.128	6,44	15.015	6,17	0,75
4 Audi Q3	14.248	6,07	12.535	5,15	13,67
5 Volkswagen Tiguan	13.803	5,88	12.739	5,23	8,35
6 Jeep Compass	12.034	5,12	18.121	7,44	-33,59
7 Alfa Romeo Tonale	11.575	4,93	14.231	5,84	-18,66
8 Toyota C-HR	11.488	4,89	6.747	2,77	70,27
9 Ford Kuga	10.190	4,34	13.997	5,75	-27,20
10 Mercedes GLA	9.847	4,19	8.381	3,44	17,49
Altre	103.926	44,24	117.006	48,05	-11,18
Totale seg. C - Suv	234.896	100,00	243.496	100,00	-3,53
% seg. C - Suv su tot. mercato	19,3		20,4		

SEGMENTO D - BERLINE

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 Tesla Model 3	6.854	50,72	4.534	39,40	51,17
2 Mercedes Classe C	937	6,93	588	5,11	59,35
3 BMW Serie 4 GC	904	6,69	874	7,59	3,43
4 BMW Serie 3	897	6,64	662	5,75	35,50
5 Alfa Romeo Giulia	887	6,56	923	8,02	-3,90
6 Peugeot 408	779	5,76	1.215	10,56	-35,88
7 Audi A5	578	4,28	627	5,45	-7,81
8 Audi A4	358	2,65	231	2,01	54,98
9 Byd Seal	292	2,16	0	0,00	-
10 Toyota Prius	201	1,49	121	1,05	66,12
Altre	827	6,12	1.734	15,07	-52,31
Totale seg. D - Berline	13.514	100,00	11.509	100,00	17,42
% seg. D - Berline su tot. mercato	1,1		1,0		

SEGMENTO D - SUV

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 Tesla Model Y	5.920	8,15	6.965	8,94	-15,00
2 BMW X3	5.403	7,43	5.402	6,94	0,02
3 Audi Q5	5.217	7,18	7.256	9,32	-28,10
4 Volvo XC60	5.091	7,00	4.668	5,99	9,06
5 Alfa Romeo Stelvio	4.658	6,41	5.338	6,85	-12,74
6 Mercedes GLC	3.742	5,15	4.865	6,25	-23,08
7 Toyota Corolla Cross	3.254	4,48	2.694	3,46	20,79
8 Land Rover Evoque	3.026	4,16	1.992	2,56	51,91
9 Nissan X-Trail	2.975	4,09	2.098	2,69	41,80
10 BMW X4	2.725	3,75	2.847	3,66	-4,29
Altre	30.666	42,19	33.749	43,34	-9,14
Totale seg. D - Suv	72.677	100,00	77.874	100,00	-6,67
% seg. D - Suv su tot. mercato	6,0		6,5		

MERCATO ITALIA

IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE E FUORISTRADA - TOP 10 PER SEGMENTO - Fonte: Unrae - Dati al 30/09/2024

SEGMENTO E/F - BERLINE

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 BMW Serie 5	669	27,12	266	12,38	151,50
2 Mercedes Classe E	640	25,94	174	8,10	267,82
3 Mercedes Classe S	160	6,49	279	12,99	-42,65
4 Audi A6	147	5,96	199	9,26	-26,13
5 BMW Serie 7	136	5,51	117	5,45	16,24
6 BMW i5	119	4,82	20	0,93	495,00
7 Tesla Model S	104	4,22	322	14,99	-67,70
8 Audi A8	93	3,77	151	7,03	-38,41
9 Mercedes EQE	87	3,53	160	7,45	-45,63
10 Audi e-Tron GT	78	3,16	77	3,58	1,30
Altre	234	9,49	383	17,83	-38,90
Totale seg. E/F - Berline	2.467	100,00	2.148	100,00	14,85
% seg. E/F - Berline su tot. mercato	0,2		0,2		

SEGMENTO E/F - SUV

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 BMW X5	2.498	13,47	1.395	8,79	79,07
2 Land Rover Range S.	2.273	12,25	2.147	13,52	5,87
3 Porsche Cayenne	2.008	10,83	930	5,86	115,91
4 BMW X6	1.756	9,47	1.041	6,56	68,68
5 Audi Q8	1.529	8,24	1.751	11,03	-12,68
6 Mercedes GLE Coupé	1.465	7,90	939	5,91	56,02
7 Mercedes GLE	1.290	6,95	2.339	14,73	-44,85
8 Volvo XC90	886	4,78	786	4,95	12,72
9 Land Rover Range	598	3,22	594	3,74	0,67
10 Mercedes Classe G	552	2,98	492	3,10	12,20
Altre	3.693	19,91	3.461	21,80	6,70
Totale seg. E/F - Suv	18.548	100,00	15.875	100,00	16,84
% seg. E/F - Suv su tot. mercato	1,5		1,3		

SEGMENTO STATION WAGON

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 Audi A4	5.460	12,81	3.604	8,51	51,50
2 Skoda Octavia	5.186	12,16	5.525	13,04	-6,14
3 BMW Serie 3	4.517	10,59	3.356	7,92	34,59
4 Peugeot 308	3.440	8,07	3.354	7,92	2,56
5 Toyota Corolla	3.361	7,88	1.813	4,28	85,38
6 Ford Focus	3.090	7,25	5.543	13,08	-44,25

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
7 Volkswagen Passat	2.298	5,39	1.971	4,65	16,59
8 Fiat Tipo	1.671	3,92	4.463	10,53	-62,56
9 Cupra Leon	1.602	3,76	606	1,43	164,36
10 Mercedes Classe C	1.581	3,71	1.532	3,62	3,20
Altre	10.429	24,46	10.597	25,01	-1,59
Tot. seg. Station wagon	42.635	100,00	42.364	100,00	0,64
% seg. Station wagon su tot. mercato	3,5		3,5		

SEGMENTO MPV

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 Ford Tourneo Courier	6.166	25,09	1	0,00	-
2 Dacia Jogger	5.242	21,33	5.444	26,26	-3,71
3 BMW Serie 2	2.165	8,81	3.012	14,53	-28,12
4 Volkswagen Caddy	1.859	7,56	1.546	7,46	20,25
5 Mercedes Classe V	1.526	6,21	1.363	6,58	11,96
6 Mercedes Classe B	1.141	4,64	1.387	6,69	-17,74
7 Renault Kangoo	1.097	4,46	1.155	5,57	-5,02
8 Ford Tourneo Connect	835	3,40	1.546	7,46	-45,99
9 Toyota Proace City	717	2,92	820	3,96	-12,56
10 Nissan Townstar	618	2,51	288	1,39	114,58
Altre	3.214	13,08	4.167	20,10	-22,87
Totale seg. Mpv	24.580	100,00	20.729	100,00	18,58
% seg. Mpv su tot. mercato	2,0		1,7		

SEGMENTO SPORTIVE

Marca e modello	9 mesi 2024	Quota %	9 mesi 2023	Quota %	Diff. %
1 Porsche 911	1.162	12,56	1.277	12,88	-9,01
2 Mercedes CLE	1.059	11,44	0	0,00	-
3 BMW Serie 4	897	9,69	1.099	11,08	-18,38
4 BMW Serie 2	689	7,45	470	4,74	46,60
5 Mazda MX-5	617	6,67	506	5,10	21,94
6 Mini Mini	511	5,52	1.021	10,30	-49,95
7 BMW i4	369	3,99	476	4,80	-22,48
8 BMW Z4	326	3,52	400	4,03	-18,50
9 Porsche Panamera	281	3,04	197	1,99	42,64
10 Volkswagen T-Roc	259	2,80	367	3,70	-29,43
Altre	3.083	33,32	4.103	41,38	-24,86
Totale seg. Sportive	9.253	100,00	9.916	100,00	-6,69
% seg. Sportive su tot. mercato	0,8		0,8		

LA STRUTTURA DEL MERCATO - Fonte: Elaborazioni Unrae su dati del CED - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al 30/09/2024 (Aut. Min. D09420/H4)

		9 mesi 2024	Quota%	9 mesi 2023	Quota%	Diff. %	Set. 2024	Quota %	Set. 2023	Quota %	Diff. %
Per alimentazione	Benzina	357.696	29,42	336.332	28,18	6,35	31.260	25,44	40.600	29,28	-23,00
	Diesel	171.869	14,13	222.701	18,66	-22,83	15.634	12,72	21.493	15,50	-27,26
	Gpl	114.666	9,43	106.620	8,93	7,55	11.447	9,31	11.121	8,02	2,93
	Metano	1.238	0,10	1.325	0,11	-6,57	9	0,01	99	0,07	-90,91
	Ibride	481.407	39,59	426.411	35,73	12,90	53.975	43,92	54.792	39,52	-1,49
	Ibride plug-in	40.709	3,35	54.103	4,53	-24,76	4.136	3,37	5.553	4,01	-25,52
Per utilizzatore	Elettriche	48.425	3,98	45.995	3,85	5,28	6.437	5,24	4.989	3,60	29,02
	Idrogeno	1	0,00	2	0,00	-50,00	1	0,00	0	0,00	0,00
	Privati	693.245	57,01	655.052	54,89	5,83	78.628	63,98	81.943	59,10	-4,05
	Autoimmatricolazioni	138.343	11,38	116.872	9,79	18,37	13.246	10,78	17.493	12,62	-24,28
	Noleggio Lungo Termine	243.006	19,98	295.168	24,73	-17,67	21.717	17,67	28.908	20,85	-24,88
Per area geografica	Noleggio Breve Termine	73.588	6,05	57.290	4,80	28,45	1.565	1,27	1.681	1,21	-6,90
	Società ed Enti	67.829	5,58	69.107	5,79	-1,85	7.743	6,30	8.622	6,22	-10,19
	Nord Occidentale	344.224	28,31	355.242	29,76	-3,10	35.528	28,91	42.085	30,35	-15,58
	Nord Orientale	388.343	31,94	373.926	31,33	3,86	34.577	28,13	39.012	28,14	-11,37
	Centrale	293.019	24,10	286.241	23,98	2,37	31.580	25,70	36.091	26,03	-12,50
Totale mercato	Meridionale	128.214	10,54	120.629	10,11	6,29	14.165	11,53	14.376	10,37	-1,47
	Insulare	62.211	5,12	57.451	4,81	8,29	7.049	5,74	7.083	5,11	-0,48
	Totale mercato	1.216.011	100,00	1.193.489	100,00	1,89	122.899	100,00	138.647	100,00	-11,36

* autoimmatricolazioni uso noleggio effettuate da Concessionari e Case auto

TRENDING Pace, Prosperità, Patria: l'Europa si prepara ai 70 anni dopo i Accordi al...

f X @ in

giovedì 24 Ottobre 2024



Homepage Editoriali Agenparl International Mondo Politica Economia Regioni Università Cultura Futuro Sport & Motori



Home » 2024.10.24 – Comunicato consumi petroliferi settembre 2024

2024.10.24 – Comunicato consumi petroliferi settembre 2024

By 24 Ottobre 2024 Nessun commento 9 Mins Read



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Logo

(AGENPARL) - Roma, 24 Ottobre 2024

(AGENPARL) – gio 24 ottobre 2024 24 OTTOBRE 2024

A SETTEMBRE CRESCONO ANCORA LA BENZINA (+2,5%), IL JET FUEL (+6%) E IL BUNKER (+12,4%), FLESSIONE PER IL GASOLIO (-2%)

RIPRENDONO I PRODOTTI RISCALDAMENTO IN VISTA DELLA STAGIONE INVERNALE I PREZZI DEI CARBURANTI A SETTEMBRE TOCCANO I MINIMI DELL'ANNO NEL PERIODO ESTIVO LA SPESA PER CARBURANTI DEGLI AUTOMOBILISTI ITALIANI INFERIORE DI CIRCA 1 MILIARDO DI EURO RISPETTO AL 2023

A settembre le vendite di prodotti petroliferi sono cresciute dello 0,9% (+42.000 tonnellate) rispetto a settembre 2023, sostenute ancora una volta dal buon andamento complessivo dei carburanti per la mobilità – che rappresentano il 79% del totale delle vendite.

In particolare, la benzina prosegue nella crescita (+2,5 mentre flette il gasolio motori (2,4%) rallentato dal canale extrarete (-6%). Trend sempre positivo del jet fuel (+6%) che nel mese mette a segno un altro record. Progresso anche per il GPL autotrazione (+3,1%). Deciso incremento per i prodotti per il riscaldamento in vista della stagione invernale spinti da prezzi molto convenienti: gasolio +39,4%, GPL combustione +9,5%.

I prezzi al consumo dei carburanti a settembre hanno proseguito nella discesa toccando i minimi dell'anno. Complessivamente nell'arco del mese si è avuta una ulteriore riduzione di oltre 7 centesimi euro/litro sia su benzina che gasolio, che portano a meno 21 centesimi sulla benzina e a meno 25 sul gasolio rispetto al settembre 2023.

In totale, nel periodo estivo (luglio-settembre) la spesa degli automobilisti italiani per l'acquisto di benzina e gasolio è stata inferiore di circa 1 miliardo di euro rispetto allo stesso periodo del 2023 che equivale ad un risparmio medio di 5 euro per ogni pieno di carburante in confronto all'estate 2023. A livello di prezzo industriale (al netto delle tasse), sia la benzina che il gasolio si mantengono al di sotto della media dell'area euro per circa 2 centesimi.

Il progressivo dei primi nove mesi 2024 mostra un incremento dei consumi dell'1,3% verso lo stesso periodo del 2023, nonostante i forti cali della termoelettrica, del petrolchimico e dei consumi di raffinerie, che nel complesso hanno pesato per quasi 450.000 tonnellate.

Quanto ai consumi complessivi per la mobilità, nei primi nove mesi dell'anno risultano più precedente. Complessivamente, benzina e gasolio insieme nel periodo presentano volumi superiori del 3% rispetto al periodo pre-pandemico.

A seguire il dettaglio dei consumi petroliferi nel mese di settembre e nei primi nove mesi 2024

Ufficio Comunicazione

e stampa e stampa

Ufficio Comunicazione

Ufficio Comunicazione

e stampa

CONSUMI SETTEMBRE 2024

- A settembre il totale delle vendite destinate al mercato, ossia al netto dei consumi legati alle attività di raffinazione, ha mostrato un incremento dello 0,9% rispetto a settembre 2023 (+42.000 tonnellate), grazie al contributo di quasi tutti i prodotti legati alla mobilità: prodotti destinati alla mobilità aerea, bunkeraggi per la mobilità navale e i carburanti per la mobilità stradale hanno rilevato variazioni positive.

- Complessivamente i consumi petroliferi italiani, a parità di giorni lavorativi rispetto allo stesso mese dello scorso anno, sono ammontati a poco meno di 5 milioni di tonnellate, con un calo dello 0,3% (-17.000 tonnellate). Un risultato conseguente all'incremento dei volumi complessivi dei prodotti per la mobilità e di quelli per gli usi civili, attenuati, per contro, dal calo di alcuni prodotti legati alle attività manifatturiere industriali (bitumi, lubrificanti, petrolchimica), che risentono di un contesto macroeconomico ancora debole.

- I consumi di carburanti autotrazione (benzina+gasolio) sono stati pari a 2,7 milioni di tonnellate, di cui 0,7 milioni di benzina e 2 milioni di gasolio, con un decremento dell'1,1% rispetto allo stesso mese del 2023 (-30.000 tonnellate). Livello che risulta comunque nettamente più alto rispetto ai volumi pre-pandemici (+5,1% rispetto a settembre 2019). In presenza di uguali giorni lavorativi, il rallentamento della

crescita della benzina da un lato e il calo del gasolio dall'altro riflettono l'indebolimento della domanda interna, confermato dai dati Anas che per il mese rilevano un calo dell'1% sia del traffico veicolare complessivo che di quello dei veicoli pesanti.

Sebbene a settembre l'inflazione sia scesa a +0,7%, il livello più basso registrato da inizio anno, i consumi di beni e servizi in generale continuano a segnare una mancanza di slancio per effetto della minore domanda interna; rallenta anche la domanda di servizi legati al turismo.

Ufficio Comunicazione

e stampae stampa

Ufficio Comunicazione

Ufficio Comunicazione

e stampa

- I prezzi dei carburanti a settembre hanno continuato a scendere toccando i minimi dell'anno, con la benzina che a fine mese in media si è attestata a 1,735 euro/litro, 7,6 centesimi euro/litro in meno rispetto ad inizio mese, ed il gasolio a 1,616 euro/litro in calo di 7,2 centesimi rispetto ai primi giorni del mese. Questa flessione è stata conseguente alla minore tensione delle quotazioni internazionali nonostante il perdurare degli elementi di elevata instabilità nelle diverse crisi geopolitiche tuttora aperte.

- Passando agli andamenti dei singoli prodotti:

la benzina totale a settembre ha confermato la tendenza al rialzo oramai strutturale, anche se con un tasso di crescita in decelerazione, rilevando un incremento del 2,5% (+18.000 tonnellate) rispetto a settembre 2023, con un andamento quasi identico per quella venduta sulla rete (+2,7%);

in calo invece il gasolio autotrazione che ha perso 48.000 tonnellate rispetto ai livelli di un anno fa (-2,4% rispetto), con un canale rete con volumi stabili (+0,1%), e un canale extra-rete che interrompe la tendenza positiva il (-5,9%); il gpl autotrazione (+3,1%) registra un aumento per il terzo mese consecutivo.

- Prosegue anche la dinamica di crescita dei volumi di carburante per aerei (jet fuel) che rispetto a settembre 2023 hanno rilevato un aumento del 6% (+27.000 tonnellate), confermandosi non solo oltre i livelli pre-Covid (+2,1%), ma anche segnando il massimo mai raggiunto nel mese di settembre.

- Anche la domanda dei bunker si conferma in aumento per il quarto mese consecutivo, accentuando in questo caso l'intensità dell'incremento (+12,4%). Fra i fattori che impattano su tali consumi, la situazione contingente del cambio delle rotte dal Canale di Suez e la conferma dell'Italia quale prima destinazione crocieristica nel Mar Mediterraneo. Va rilevato infine il forte incremento degli usi di gasolio (+34%), verso i quali la flotta navale tende ad orientarsi per il rispetto delle norme IMO. Rispetto al livello del 2019, complessivamente i bunker sono comunque ancora inferiori dell'1,7%.

Ufficio Comunicazione

e stampae stampa

Ufficio Comunicazione

Ufficio Comunicazione

e stampa

- Fra i prodotti in riduzione si segnalano:

i lubrificanti registrano una nuova flessione (-0,9%) anche se in attenuazione rispetto al trend dei mesi precedenti in quanto il persistente andamento negativo degli usi industriali (-4% rispetto a settembre 2023, settimo calo mensile consecutivo) è stato mitigato da una variazione positiva degli usi motore (+2,3%);

in controtendenza rispetto al lungo trend di crescita della prima parte dell'anno, si accentua la variazione negativa dei bitumi (-11,5%);

- Infine, la carica petrolchimica netta riprende un andamento altalenante e, dopo il dato negativo del mese scorso, torna a segnare un aumento (+11,9%).

Nel mese di settembre secondo i dati ANFIA, le nuove immatricolazioni di autovetture mostrano un decremento del 11,4% rispetto a settembre 2023. In calo tutte le alimentazioni tradizionali, tranne il gpl (+2,9%), con le immatricolazioni delle auto a benzina diminuite del 23%, quelle a gasolio del 27,3%, mentre quelle a metano scendono addirittura del 91%. In lievissimo calo le immatricolazioni delle auto ibride non ricaricabili (-1,5%) mentre le elettriche BEV tornano a segnare incrementi consistenti sfruttando la ripresa degli incentivi statali (+29%, +1.448 unità).

Complessivamente, a settembre 2024 le nuove vetture immatricolate ad alimentazione "tradizionale" (52,2%) ed ibride HEV (40,6%) raggiungono un peso del 91,4% in leggero calo rispetto alla quota di 92,7% di settembre 2023.

CONSUMI PRIMI NOVE MESI 2024

Nei primi nove mesi 2024 i consumi petroliferi sono ammontati a circa 43,5 milioni di tonnellate, con un incremento dell'1,3% (+561.000 tonnellate) rispetto allo stesso periodo 2023, mentre il totale delle sole vendite destinate al mercato, ossia al netto dei consumi legati alle attività di raffinazione, sono aumentate del 2,5% (+958.000 tonnellate)

Ufficio Comunicazione
e stampae stampa
Ufficio Comunicazione
Ufficio Comunicazione
e stampa

Le vendite di carburanti autotrazione (benzina+gasolio) sono risultate pari a 24,1 milioni di tonnellate (+1,8%, +426.000 tonnellate verso lo stesso periodo del 2023) e superiori del 3% rispetto al livello pre-pandemico.

In particolare, rispetto ai primi nove mesi del 2023:

la benzina totale ha mostrato un incremento del 5% (+305.000 tonnellate), con una crescita analoga della benzina venduta sulla rete;

il gasolio autotrazione ha evidenziato un aumento dello 0,7% (+121.000 tonnellate), con il gasolio venduto sulla rete appena in territorio negativo (0,4%), mentre i volumi del canale extra-rete (+2,8%, pari a 229.000 tonnellate) rimangono saldamente positivi.

In questi primi 9 mesi si confermano le tendenze diversificate dei due prodotti: da un lato, la benzina, prodotto ormai di riferimento nel trasporto passeggeri, con dinamiche decisamente positive, dall'altro, il gasolio che resta l'alimentazione di riferimento per il trasporto merci e risente inevitabilmente della debolezza della produzione industriale, nonché delle incertezze sull'evoluzione delle agevolazioni destinate alle costruzioni.

Il carboturbo (jet fuel), avendo superato definitivamente le conseguenze negative della pandemia, segna un aumento del 12,6% verso lo stesso periodo 2023; rispetto al livello record del 2019, i volumi 2024 sono addirittura superiori di 50.000 tonnellate.

Nei primi nove mesi 2024 sia i consumi di raffinazione (-4,9%) sia quelli per la produzione di energia elettrica e termica (-1,2%) risultano in contrazione, conseguenza di una minore attività delle lavorazioni degli impianti rispetto al 2023 e anche dell'avvio della riconversione della raffineria di Livorno.

Nonostante i mesi di agosto e settembre negativi, il bitume rimane in territorio positivo (+2,6%); si rafforza il recupero dei bunker (+6,2%) e si attenua il calo della carica petrolchimica netta (-2,4%), che perde ora 52.000 tonnellate rispetto al 2023, che già di per sé era un anno in contrazione.

Ufficio Comunicazione
e stampae stampa
Ufficio Comunicazione
Ufficio Comunicazione
e stampa

Nei primi tre trimestri 2024 le immatricolazioni di autovetture nuove hanno evidenziato una crescita dell'1,9% rispetto allo stesso periodo 2023. Le autovetture a benzina hanno rappresentato il 29,4% del totale (era il 28,2% nel 2023), quelle a gasolio il 14,1% (era il 18,7% nel 2023), mentre le ibride HEV si sono attestate al 39,6% (era il 35,7% nel 2023).

Quanto alle altre alimentazioni, nel periodo considerato il peso delle auto a gpl è stato del 9,4%, a metano dello 0,1%, quello delle elettriche ricaricabili del 7,3% (ancora in netto calo rispetto al 2023), di cui 3,3% PHEV/Plug-in e 4% BEV.

Ufficio Comunicazione
e stampae stampa
Ufficio Comunicazione
Ufficio Comunicazione
e stampa
Ufficio Comunicazione e stampa
Ufficio Comunicazione
e stampa

SHARE.



RELATED POSTS

ECONOMIA

+++ I cinquanta anni della Consob. Riflessioni in Sapienza +++ COMUNICATO STAMPA

24 Ottobre 2024

ECONOMIA

Comunicato stampa: Eni: definito il Piano di trasformazione, decarbonizzazione e rilancio di Versalis

24 Ottobre 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ECONOMIA

Comunicato Stampa: Da Sella sostegno a famiglie e imprese colpite dal maltempo in Emilia-Romagna

24 Ottobre 2024

LEAVE A REPLY

Your Comment

Name *

Email *

Website

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

POST COMMENT

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

CHI SIAMO

L'**Agenzia di Stampa Parlamentare Agenparl** è una delle voci storiche ed autorevoli dell'informazione italiana parlamentare ed è una delle principali news company italiane. Nel 1950 Francesco Lisi fondò la più antica Agenzia giornalistica parlamentare italiana, con il nome di S.P.E.; con l'ingresso nell'ASP (Associazione stampa parlamentare) nel 1953 ne mutò il nome in Agenparl.

Dal 1955 affianca con i suoi notiziari il mondo istituzionale, editoriale, economico e finanziario, diventando oggi una tra le fonti più autorevoli dell'informazione con i propri prodotti, servizi e soluzioni all'avanguardia. Dal 2009 il Direttore è Luigi Camilloni

CONTATTI

Per inviare i comunicati stampa: Agenparl dispone di contenuti, servizi e strumenti a cui si affidano Enti, Istituzioni ed Università, sviluppando una serie di soluzioni personalizzabili a seconda delle necessità dei clienti.

redazione@agenparl.eu

Per informazioni:
marketing@agenparl.eu

Uff. (+39) 06 93 57 9408

SERVIZI

NOTIZIARIO

Transizione sostenibile e fiducia nelle partnership. La ricetta per la crescita di IVECO secondo Luca Sra

Lo scenario e gli investimenti richiesti ai costruttori nei prossimi anni richiedono un modus operandi diverso dal passato, e più aperto alle partnership. "Un modo per crescere a livello personale e aziendale", ci ha detto Sra. E sulla transizione: "L'Europa è stata un po' approssimativa nel mettere insieme una transizione che è ineluttabile, ma che deve rispettare le competenze e i lavori che la stessa Europa ha creato in 150 anni di sviluppo dei motori a combustione interna".

10/24/2024 di Redazione



In primo piano

Scania presenta un portafoglio aggiornato di servizi modulari. Opereranno allo stesso modo in tutta Europa

10/08/2024 Truck

GATE, dai primi clienti agli obiettivi a breve termine. "La formula pay-per-use funziona"

09/26/2024 Light Truck

L'innovazione tecnologica cambierà l'autotrasporto. Un successo la prima edizione di innovationT

10/17/2024 Eventi

[Video] Test drive: Renault Trucks T High 480 Model Year 2024

09/23/2024 Prove, Video

L'ultima chiacchierata con Luca Sra, a capo della business unit Truck di Iveco Group, nonché delegato **Anfia** per il segmento dei veicoli industriali, risale a quasi un anno fa, a margine della presentazione della rinnovata line-up 2024 di IVECO a Barcellona. La IAA di Hannover, appuntamento clou della logistica internazionale per quest'anno, ha confermato la spinta innovatrice del costruttore italiano, con la presentazione di due importanti novità di prodotto e la riaffermazione di una strategia che abbraccia diverse tecnologie. E che impone, visto lo scenario e gli investimenti richiesti ai costruttori nei prossimi anni, un modus operandi diverso dal passato, e più aperto alle partnership. «Un modo per crescere a livello personale e aziendale», ci ha detto Sra.

Luca Sra (Iveco Group): transizione green e approccio multienergetico

Alla IAA è emersa l'importanza di un approccio multienergetico, approccio sul quale IVECO punta da sempre. Possiamo dire che è la strada giusta per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione richiesti dall'UE?

*Noi crediamo di sì, perché avere una transizione green è ineluttabile. Crediamo che debba essere sostenibile e le risposte in questo senso sono multiple. **Se il tasso di adozione dei veicoli a zero emissioni può essere molto rapido nella distribuzione urbana e nel trasporto di persone, la distribuzione regionale e le municipalità, sul trasporto internazionale ci sono dei punti interrogativi ancora importanti. Altre risposte anche nel breve termine, in questo senso, possono arrivare da CNG o LNG, o da soluzioni diesel con carburante HVO.***

All'interno di questo approccio, come si inserisce l'eMoovy, il nuovo van elettrico che è stato presentato proprio qui ad Hannover? Qual è il ruolo di IVECO e quale quello di Hyundai nella fase che si apre ora?

*Negli LCV il tasso di adozione dei veicoli elettrici è superiore rispetto a quello che vediamo nei pesanti. Se guardiamo le immatricolazioni del 2024, **circa l'1% del totale dei veicoli pesanti è rappresentato dagli elettrici**, mentre se ci spostiamo nel segmento dei veicoli commerciali leggeri il 2,5% del totale è rappresentato dagli elettrici.*



Sicuramente **la gestione dell'ultimo miglio sarà uno dei segmenti di mercato che avrà l'evoluzione più rapida rispetto all'elettrificazione**. La storia di successo del Daily e la disponibilità da parte di IVECO di una gamma totalmente elettrica per quanto riguarda il Daily – dai furgoni ai cabinati e dalle 3,5 alle 7,2 ton – si completa in maniera piuttosto naturale con l'eMoovy, che lavora sotto le 3,5 ton ma con la stessa filosofia del Daily, incentrata sulla flessibilità.

Crescere con le partnership

La scelta delle collaborazioni con altri Marchi (Hyundai, Ford) è stata comunicata e rivendicata anche quest'anno, per esempio al Capital Market Day e alla press conference di IAA. È una scelta strategica forte. Quali sono, secondo voi, i principali benefici?

La collaborazione con Hyundai nello sviluppo dell'eMoovy ci ha dato diversi vantaggi. Innanzitutto, una rapidità che non avremmo potuto avere sviluppandolo da soli. Poi ci ha dato delle sinergie, perché Hyundai aveva una disponibilità tecnologica immediata e noi un footprint dal punto di vista della rete di distribuzione e di assistenza. Abbiamo potuto, insomma, ridurre l'impatto degli investimenti in modo significativo.

*Dal mio punto di vista, poi, le **partnership sono una grande occasione di crescita individuale**: abbiamo a che fare con culture aziendali molto diverse dalla nostra, e questo non può essere che un motivo di crescita.*

Una visione, dunque, chiara per il prossimo futuro...

Tra Euro 7, visione diretta, evoluzione della normativa masse e dimensioni, transizione energetica, l'industria ci imporrà da qui ai prossimi anni investimenti molto ingenti che avranno un peso notevole. La nostra agilità ci sta consentendo di trovare dei partner che possono essere complementari con la nostra offerta di prodotti e di servizi.



Una delle maggiori carenze che si avvertono in questa fase è la mancanza, o comunque la frammentazione, di una regolamentazione politica. Quali potrebbero essere le strategie politiche che possono favorire il cambiamento?

*Avere un percorso verso la transizione è necessario, ma allo stesso tempo è necessario preparare la strada verso la transizione. Non basta scrivere la legge e punire, e mi riferisco alle penali che pendono sulla testa di tutti i costruttori. **La sostenibilità della transizione passa attraverso incentivi all'acquisto e un TCO comparabile tra diesel ed elettrico.** Ci sono grandi capitoli aperti, tipo la fornitura di energia e la carenza di infrastrutture, per esempio.*

*Io credo, in sintesi, **che l'Europa sia stata un po' approssimativa e frettolosa nel mettere insieme una transizione che è ineluttabile e implica un senso di responsabilità verso le generazioni che verranno**, ma anche aspetti di competitività e di transizione che rispettino le competenze e i lavori che la stessa Europa ha creato in 150 anni di sviluppo dei motori a combustione interna. Dobbiamo stare molto attenti a quello che stiamo facendo.*

La concorrenza che arriva dall'Est

L'arrivo di costruttori cinesi sul mercato del trasporto merci sta avendo un impatto significativo a livello globale. Cosa ne pensa? Quali strategie ritiene che debbano essere adottate sia da parte di un costruttore che da parte del governo per contrastarli?

*I più grandi produttori di batterie sono cinesi; i più grandi estrattori e produttori di litio sono cinesi; gli standard di produzione, **la flessibilità produttiva della Cina rispetto ai Paesi europei è sicuramente differente.** Intorno al mondo dei veicoli elettrici ci sono un'infrastruttura e un ecosistema che dal nostro punto di vista garantiranno la competitività dei costruttori europei.*



A cosa si riferisce?

All'importanza del servizio, del go-to-market. *Potrei citare il nostro GATE, che abbiamo lanciato l'anno scorso e che rappresenta una maniera innovativa di gestire il noleggio basato sul modello del pay-per-use. Abbiamo, e dobbiamo costruire, un'infrastruttura e un ecosistema dove le capacità dei costruttori europei possono fare la differenza sul mercato.*

L'approccio multi-energetico di cui si parlava ha anche le sue spine: si tratta di aggiornare di conseguenza non solo la produzione dei veicoli, ma anche le competenze in azienda, nella rete di vendita e la fase, più in generale, di sviluppo dei prodotti e delle tecnologie. Ci sono stati finora dei colli di bottiglia? Come si sta attrezzando l'azienda per affrontare una fase in cui, per esempio, la richiesta di veicoli elettrici aumenterà?

*Ci sarà sicuramente un'evoluzione del modello distributivo negli anni a venire, e **probabilmente il modello distributivo prevederà una sostenibilità che si basa sulla massa critica di chi distribuisce per sostenere anche il peso di investimenti in attrezzature e in strutture che dobbiamo prevedere.***

*Noi abbiamo preparato la nostra transizione elettrica investendo in maniera proattiva nel training. Nel momento in cui si parla di veicoli elettrici, l'high voltage certification è fondamentale, e in questo non abbiamo certo derogato. **Il 100 per cento della nostra rete primaria è certificato, l'80 per cento circa della rete secondaria sarà certificato per l'alto voltaggio entro la fine di quest'anno.** In un certo senso c'è una sorta di evoluzione naturale, ma anche piuttosto veloce, del modello riparativo. L'importanza della digitalizzazione e della manutenzione predittiva, nel momento in cui ci spostiamo verso un modello non diesel diventerà ancora più spinta e più importante.*



Quali sono, dunque, gli obiettivi a medio e lungo termine di IVECO nel contesto di transizione che ha appena descritto?

*Con l'introduzione del Model year 2024 abbiamo probabilmente la migliore line up di sempre e i nostri stabilimenti stanno facendo uno sforzo notevolissimo di transizione. Abbiamo in questo momento una grande opportunità, ma anche una grande responsabilità nelle nostre mani, e credo sia un'occasione unica e irripetibile per spostare il posizionamento e il branding di IVECO e **definire cosa rappresenterà IVECO nella testa di chi ci compra**. Il prodotto rimane fondamentale, ci abbiamo lavorato. Ora dobbiamo trovare continuità, visione e consistenza su tutto quello che circonda il prodotto. Penso al mondo del servizio, della distribuzione dei ricambi, della qualità.*

Iveco

luca sra

Articoli correlati

Claudio Zanzanfrando, responsabile EMEA di Thermo King: "Elettrificazione e digitalizzazione: le nuove sfide del trasporto refrigerato"

10/24/2024 Interviste

"Camion elettrici e a idrogeno nel nostro futuro". La nostra intervista a Emrah Duman (VP Ford Trucks)

10/21/2024 Interviste

IN EVIDENZA [BUSINESS E FLOTTE](#) [AUTO ELETTRICHE](#) [AUTO IBRIDE](#) [COM'È & COME VA](#) [SMARTWALL](#) [LIFESTYLE](#) [CONCESSIONARI](#)

AUTO

EVENTI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

#FORUMAutoMotive 2024: l'intervento del ministro Pichetto Fratin apre l'evento del 28 ottobre

Nel pomeriggio interverrà anche il ministro Urso

di Gaetano Scavuzzo 24 Ottobre, 2024

FORUMAutoMotive 28 ottobre 2024 >



Lunedì 28 ottobre a Milano torna **#FORUMAutoMotive**, occasione di dibattito e confronto sui temi della mobilità e del settore dell'auto. Ad aprire il programma della giornata, alle ore 9, sarà l'intervento da remoto del ministro dell'Ambiente e della Sicurezza **Gilberto Pichetto Fratin**.

ULTIME NEWS



La nuova SU7 Ultra di Xiaomi: specifiche tecniche e prezzo svelato

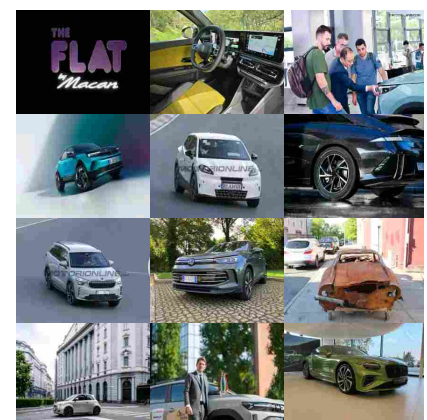


#FORUMAutoMotive 2024: l'intervento del ministro Pichetto Fratin apre l'evento del 28 ottobre



Toyota nella storia: nel Regno Unito prodotte 5 milioni di unità

FOTO



Le opportunità dell'auto cinese

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A seguire, **Pierluigi Bonora**, promotore di #FORUMAutoMotive, modera “**Cinesi d’Italia, cinesi in Italia**”, il dibattito incentrato sul tema dell’auto cinese come opportunità di sviluppo economico, territoriale e di lavoro anche per le reti di distribuzione. Previsti gli interventi di: **Paolo Daniele Cirelli** (Presidente di Cirelli Motor Company), **Francesco Cremonesi** (Direttore della Comunicazione di Omoda Jaecoo Italia), **Bruno Giovanni Mafri** (CEO di Car Mobility srl e CEO di DF Italia), **Stefano Martinalli** (Consigliere Delegato e Direttore Generale di Autotorino) ed **Elisabetta Rezzani** (Responsabile Ufficio Stampa Eurasia).

Il confronto sul Green Deal europeo

Alle 10:50 si terrà la dibattito “**One-to-One**”, moderato dal giornalista **Umberto Zapelloni**, che metterà a confronto chi vede nel Green Deal la salvezza del pianeta e chi, invece, lo considera oltre che inutile, dannoso, con gli interventi di **Camillo Piazza** (Presidente di Class Onlus e Fondatore del Partito dei Verdi) e **Andrea Taschini** (Manager automotive e editorialista).

A seguire il giornalista Marco Marelli modera il dibattito “**Green Deal atto secondo: dal ‘tutto elettrico’ alla neutralità tecnologica. Sarà proprio così?**” con gli interventi di **Geronimo La Russa** (Presidente Automobile Club Milano), **Gianni Murano** (Presidente di UNEM), **Stefano Odorici** (Presidente UCIF), **Fabio Pressi** (CEO a2a E-Mobility), **Toni Purcaro** (Chairman DEKRA Italia, Executive Vice President DEKRA Group – Head of Region CEEME), **Marco Seimandi** (Vice President di Westport Fuel Systems).

Scenario automotive e il messaggio del ministro Urso

Alle 14:15 la sessione pomeridiana sarà aperta dall’intervento di **Dario Duse** (responsabile EMEA del Team Automotive e Country Leader di AlixPartners,) che presenta un aggiornamento dello scenario automotive. A seguire è previsto il messaggio del ministro delle Imprese e del Made in Italy **Adolfo Urso**.

Il dibattito politica-filiera automotive

Spazio poi alla terza “**Automotive Eurotribuna Politica**”, moderata da Pierluigi Bonora, che vedrà il confronto tra gli europarlamentari **Carlo Fidenza**, Capodelegazione di Fratelli d’Italia – ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo) **Pierfrancesco Maran**, PD-S&D, membro Commissione IMCO (Mercato interno e protezione dei consumatori) **Massimiliano Salini**, Forza Italia, Vicepresidente del gruppo PPE e membro Commissione ENVI (Ambiente, sanità pubblica e sicurezza alimentare) **Benedetta Scuderi**, Alleanza Verdi e Sinistra – Greens/EFA, membro Commissione ITRE (Industria, ricerca ed energia) **Isabella Tovaglieri**, Lega – Pfd, membro Commissione ITRE (Industria, ricerca ed energia).

Al dibattito col mondo della politica partecipano diversi rappresentanti della filiera automotive: **Massimo Artusi** (Presidente di Federauto), **Simonpaolo Buongiardino** (Presidente Confcommercio Mobilità e Federmotorizzazione), **Matteo Cimenti** (Presidente Federchimica-Assogasliquidi), **Michele Crisci** (Presidente di Unrae), **Maria Rosa Baroni** (Presidente di NGV), **Pier Luigi Del Visco** (Fondatore e Direttore del Centro Studi Fleet&Mobility), **Gianmarco Giorda** (Direttore Generale ANFIA), **Flavio Merigo** (Presidente di Assogasmetano) **Gianni Murano** (Presidente di UNEM), **Fabio Pressi** (Presidente di Motus-E), **Alberto Viano** (Presidente di Aniasa), **Tony Fassina** (Presidente Gruppo Fassina), **Sergio Tumino** (ST Sergio Tumino, Ragusa) e **Mario Verna** (General Manager di Queen Car Torino).

☆☆☆☆☆ Rate this post

Motorionline.com è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News, se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie

SEGUICI QUI

TAGS

#FORUMAUTOMOTIVE

#FORUMAUTOMOTIVE 2024

FORUMAUTOMOTIVE 28 OTTOBRE 2024

LEGGI ALTRI ARTICOLI IN AUTO

LASCIA UN COMMENTO ▾

< NEWS PRECEDENTE News successiva >

ARTICOLI CORRELATI



#FORUMAutoMotive ospita la Lancia Aurelia B24, l'auto de "Il sorpasso"

Una vettura iconica, resa immortale dal film di Dino Risi del 1962



#FORUMAutomotive, il 28 ottobre a Milano si parla di auto cinese e nuovo Green Deal

Una giornata dedicata ai nuovi scenari di mobilità nazionali ed europei

Periscopio

LA CRESCITA (LENTA) DEGLI ELETTRICI

Ancora pochi, ma buoni

L'1,3% DEGLI AUTOBUS IN CIRCOLAZIONE IN ITALIA È ELETTRICO

Per completezza, secondo Anfia, dal primo gennaio al 30 settembre 2024 sono stati immatricolati 499 autobus a batteria contro i 294 del medesimo periodo 2023, per una crescita del 69,7 per cento. Se prendiamo in considerazione i dati dei veicoli sopra le otto tonnellate, gli e-bus sono 418 rispetto ai 259 di gennaio-settembre 2023: +61,4 per cento.



Secundo i numeri raccolti dall'Osservatorio sulla Mobilità sostenibile di Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) sulla base di dati Aci, in Italia appena l'1,3 per cento degli autobus in circolazione è elettrico: su un parco circolante composto da 100.078 autobus di tutte le motorizzazioni, infatti, nel 2023 solo 1.290 erano elettrici (una cifra che di fatto rappresenta la metà dei 2.500 bus a zero emissioni aggiudicati nel solo 2023 in gran parte con fondi Pnrr, e destinati ad entrare in servizio entro il 2026). Numeri, quelli del rapporto Airp, che fotografano bene il quadro del parco mezzi destinato al trasporto persone: la diffusione di e-bus nel Belpaese sta crescendo, ma è ancora limitata, anche se alcune regioni raggiungono quote significative sul totale del parco circolante di autobus. In particolare la Liguria, dove il 5,4 per cento degli autobus in circolazione è elettrico (134 su

2.473), anche grazie al primato di Genova, che è la provincia italiana con la più elevata quota percentuale di autobus elettrici in circolazione: 115 su 1.344, pari all'8,6 per cento del totale. A seguire, tra le regioni con il maggior numero di bus elettrici in circolazione, ci sono il Piemonte (3,4 per cento) e la Lombardia (2,8 per cento). Le quote più basse di autobus elettrici sul totale di autobus in circolazione, dello 0,3 per cento, si rilevano in Campania, Calabria, Marche e Friuli-Venezia Giulia,

mentre la Basilicata non supera lo 0,1 per cento e Molise e Valle d'Aosta risultano le uniche regioni italiane prive di autobus elettrici in circolazione.

Il parco circolante italiano ha un grande bisogno di rinnovamento e apertura alle nuove motorizzazioni: secondo gli ultimi dati Acea disponibili, infatti, l'età media degli autobus in circolazione in Italia è di 14,5 anni, più alta della media europea (12,5 anni).

Per completezza, curiosando nella banca dati Anfia Anfia, dal primo gennaio al 30 settembre 2024 sono stati immatricolati 499 autobus a batteria contro i 294 del medesimo periodo 2023, per una crescita del 69,7 per cento. Se prendiamo in considerazione i dati dei veicoli sopra le otto tonnellate, gli e-bus sono 418 rispetto ai 259 di gennaio-settembre 2023: +61,4 per cento.

La crescita è lenta, ma c'è: la Liguria è la regione trainante della transizione; Basilicata, Molise e Valle d'Aosta i fanalini di coda

YUTONG ELETTRICI A TRIESTE



A fine settembre sono entrati in servizio a Trieste i primi 13 autobus elettrici dei 137 che, da qui al 2030, entreranno nella flotta di Trieste Trasporti. Una trasformazione che consentirà di abbattere quasi 800 tonnellate di anidride carbonica all'anno, che saranno più di 8 mila quando la transizione sarà completata nel 2030. Un percorso reso possibile dai fondi del Pnrr e dalla sinergia fra Trieste Trasporti, il Comune di Trieste e la Regione Friuli-Venezia Giulia. A cura di Siemens l'infrastrutturazione: l'a-

zienda ha realizzato 15 punti di ricarica da 150 kW ciascuno, unitamente a piattaforma software con smart charging. In capo a Siemens è anche il pacchetto full service degli impianti di ricarica.

I nuovi autobus sono prodotti dalla cinese Yutong, hanno 12 metri di lunghezza, una capienza di poco superiore alle 80 persone e 33 sedute (otto in più rispetto agli autobus a gasolio di pari lunghezza). L'autonomia della batteria è di circa 500 chilometri: la ricarica avverrà presso il deposito di Broletto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



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

ECONOMIA E FINANZA: GLI AVVENIMENTI DELLA SETTIMANA -2-

24 ORE
Radiocor

MERCOLEDI' 30 ottobre ----- FINANZA - Roma: asta del Tesoro di BTp a 5 e 10 anni per un ammontare massimo complessivo di 5,5 miliardi e di CcTeu per massimi 3,5 miliardi.

RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE - APPROVAZIONE DATI CONTABILI:
Amplifon; Comer Industries; Elica; Prysmian; Risanamento; Technogym; Tod's.

INCONTRI SOCIETA' QUOTATE - Conference call BasicNet.

- Conference call Amplifon. Ore 15,00.

- Conference call Lottomatica.

ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI - Nessun appuntamento in agenda.

DATI MACROECONOMICI - Giappone: Fiducia delle famiglie, ottobre. Ore 6,00.

- Francia: PIL t/t 1a stima, T3. Ore 7,30.

- Francia: Spese per consumi m/m, settembre. Ore 7,30.

- Spagna: PIL t/t prelim, T3. Ore 9,00.

- Spagna: IPCA a/a prelim, ottobre. Ore 9,00.

- Germania: Variazione n. disoccupati, ottobre. Ore 9,55.

- Germania: Tasso di disoccupazione, ottobre. Ore 9,55.

- Italia: Istat - Stima preliminare del Pil, III trim.

2024. Ore 10,00.

- Germania: PIL s.a. t/t prelim, T3. Ore 10,00.

- Germania: PIL s.a. a/a prelim, T3. Ore 10,00.

- Eurozona: PIL t/t 1a stima, T3. Ore 11,00.

- Eurozona: PIL a/a 1a stima, T3. Ore 11,00.

- Eurozona: Fiducia industria, ottobre. Ore 11,00.

- Eurozona: Fiducia consumatori finale, ottobre prel.

Ore 11,00.

- Eurozona: Fiducia servizi, ottobre. Ore 11,00.



- Eurozona: Indice di fiducia economica, ottobre. Ore 11,00.
- Italia: Istat - Prezzi alla produzione dell'industria e delle costruzioni, settembre 2024. Ore 11,00.
- Stati Uniti: Nuovi occupati, stima ADP, ottobre. Ore 13,15.
- Stati Uniti: PIL t/t ann. Advance, T3. Ore 13,30.
- Germania: IPCA a/a prelim, ottobre. Ore 14,00.
- Germania: CPI (Lander) m/m prelim, ottobre. Ore 14,00.
- Germania: IPCA m/m prelim, ottobre. Ore 14,00.
- Germania: CPI (Lander) a/a prelim, ottobre. Ore 14,00.

ECONOMIA - Milano: si conclude "0100 Conference Mediterranean", conferenza internazionale di private equity e venture capital, con il patrocinio del comune di Milano. Palazzo Mezzanotte.

- Milano: si conclude SMAU, evento dedicato all'innovazione. Presso FieraMilanoCity.
- Roma: evento "Le imprese italiane e la sfida del SouthH2Corridor, organizzato da Confindustria, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Ore 9,00. Partecipa, tra gli altri, Aurelio Regina, delegato del presidente di Confindustria per l'Energia. Viale dell'Astronomia, 30.

Anche in streaming.

- Roma: Forum annuale di Terziario Donna Confcommercio "Donne, Imprese, Futuro: spazi e tempi". Ore 10,00.

Partecipano, tra gli altri, Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio-Imprese per l'Italia; Eugenia Roccella, ministro per la Famiglia, la Natalità e le Pari opportunità; Claudio Durigon, sottosegretario al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali; Anna Lapini, presidente Terziario Donna Confcommercio. Piazza G. G. Belli, 2.

- Roma: presentazione dei risultati della III edizione di Edufin Index, progetto di Alleanza Assicurazioni. Ore 10,30. Piazza della Minerva, 38.

- Roma: assemblea pubblica di Confindustria Assoimmobiliare "Investire sul valore sociale". Ore 11,00. Partecipano, tra gli altri, Maurizio Leo, vice ministro dell'Economia e delle Finanze; Maria Elisabetta Alberti Casellati, ministro per le Riforme istituzionali e la Semplificazione normativa; Lucia Albano, sottosegretario di Stato al Mef; Roberto Gualtieri, sindaco di Roma; Alessandra Dal Verme, direttore dell'Agenzia del Demanio; Davide Albertini Petroni, presidente di Confindustria Assoimmobiliare. Presso Palazzo Doria Pamphilj.

- Roma: conferenza stampa dei segretari generali di Cgil e Uil, Maurizio Landini e PierPaolo Bombardieri, sulla manovra economica e sulle iniziative di mobilitazione da mettere in campo. Ore 11,00. Via Lucullo, 6.

- Torino: presentazione dell'Osservatorio sulla Componentistica Automotive italiana e sui Servizi per la Mobilità (edizione 2024), report annuale a cura di ANFIA e della Camera di commercio di Torino. Ore 11,00. Presso il Museo dell'automobile.

- Roma: evento "L'evoluzione della governance e il ruolo degli indipendenti", organizzato in occasione del ventennale di Nedcommunity. Ore 14,30. Partecipano, tra gli altri, Maurizio Leo, vice ministro dell'Economia e delle Finanze; Pietro Carlo Padoan, presidente del Consiglio di Amministrazione di Unicredit; Alessandra Perrazzelli, membro del Direttorio della Banca d'Italia e vice direttrice generale; Patrizia Grieco, presidente Assonime. Presso le Scuderie di Palazzo Altieri.

- Sabbioneta (Mn): assemblea Confindustria Mantova "Interazioni". Ore 18,00. Partecipa, tra gli altri, Aurelio Regina, delegato del presidente di Confindustria per l'Energia. Presso il Teatro all'Antica.

Red-

(RADIOCOR) 25-10-24 19:37:42 (0684) 5 NNNN

TAG

ITA

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate Governance
Lavora con noi
Pubblicità

EN

Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto

Ecobonus

Gli **incentivi** stanziati dallo Stato per una vettura a ridotte emissioni sono finiti **ai concessionari** che dovrebbero girarli agli acquirenti. Ma troppo spesso li riservano **solo a chi fa finanziamenti**, pagando interessi salati

di Daniela Molina



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

a perdere

Mobilità sostenibile, quante volte abbiamo sentito queste due paroline magiche? Si direbbe il leitmotiv di questi ultimi anni. Che i trasporti, comprese le automobili private, inquinino è certo; che lo smog danneggi la nostra salute e l'ambiente che ci circonda è indiscutibile; che vadano messe in campo delle azioni per contrastare gli effetti negativi delle emissioni di CO₂ nell'aria è inevitabile. Tra queste la più onerosa per le casse dello Stato di quest'anno è l'ecobonus, un contributo per incentivare l'acquisto di un'automobile privata (e non solo) meno inquinante. Un contributo che nel 2024 è risultato particolarmente importante e proporzionale

alla classe di omologazione del veicolo nuovo: rottamandone uno vecchio si può arrivare a ottenere oltre 13mila euro per un'auto elettrica, ma anche 2mila euro per un'auto usata Euro 6 rottamandone una di classe inferiore (ad esempio una Euro 4 a benzina). Solo per l'anno in corso sono stati messi a disposizione per questi incentivi 340 milioni di euro (compresi i residui degli anni precedenti).

L'acquisto con il bonus si può effettuare fino al 31 dicembre 2024. Ma siamo certi che questi fondi siano arrivati e arrivino veramente nelle tasche degli italiani, attraverso una forma di sconto che li incentivi a comprare? O il meccanismo studiato può avere una falla che causa un effetto boomerang per chi acquista una nuova auto?

L'ecobonus automotive - si legge sulle informazioni pubblicate sul sito web del ministero delle Imprese e del made in Italy - è la misura promossa dal ministero per spingere a comprare veicoli a ridotte emissioni: "L'incentivo riguarda l'ac-



Auto

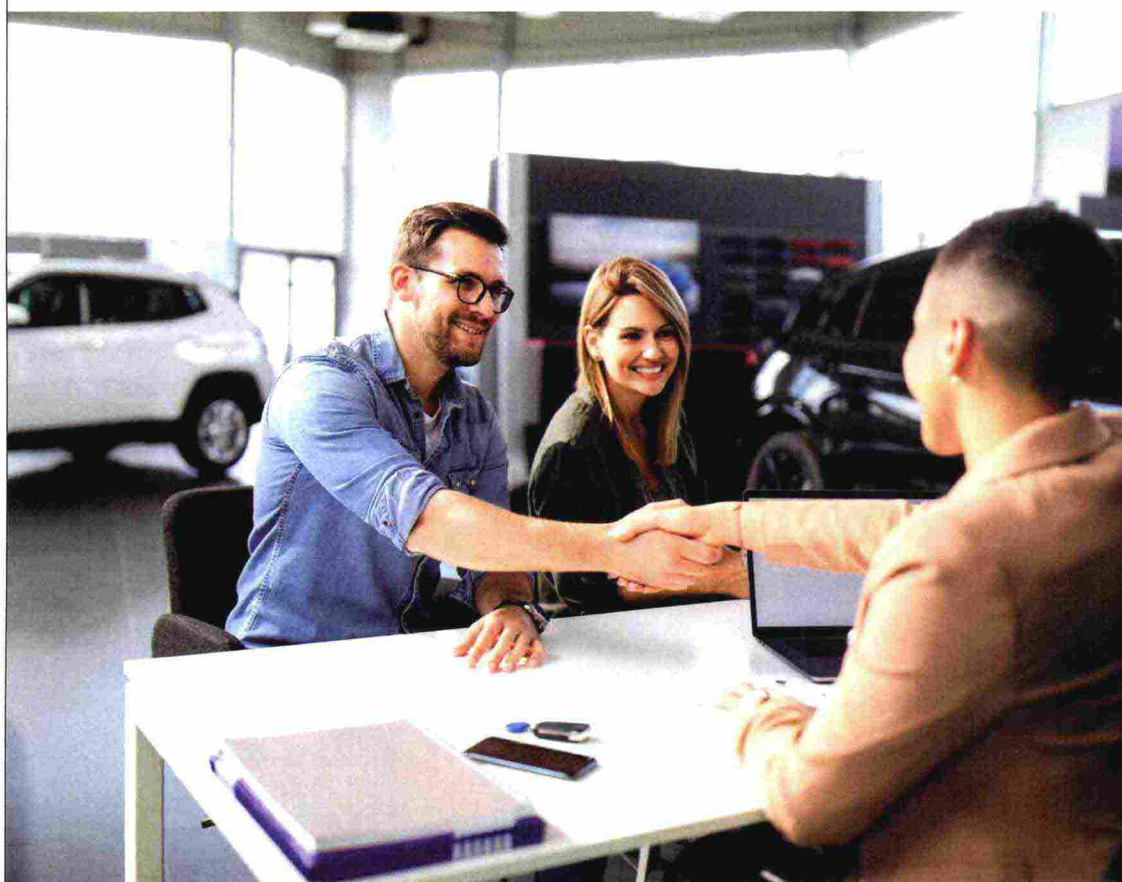
► acquisto di veicoli non inquinanti di categoria M1 (autoveicoli); L1e - L7e (motocicli e ciclomotori); N1 e N2 (veicoli commerciali). Il contributo viene riconosciuto come minor prezzo praticato dal concessionario in fattura al momento dell'acquisto ed è rivolto alle persone fisiche o giuridiche che intendono acquistare veicoli non inquinanti. Il contributo sarà prenotato dal concessionario". Ed è qui che sta il passaggio oscuro: perché non dare tale contributo direttamente a chi compra la nuova vettura?

Basterebbe fare una domanda allegando la fattura e si potrebbe ottenere il rimborso, ad esempio. Oppure ricevere un voucher da portare al concessionario automobilistico. Invece, ecco come funziona: il rivenditore di auto "prenota" l'incentivo sulla piattaforma Ecobonus, gestita da Invitalia. Anche quelli per l'acquisto di veicoli di categoria M1 usati e veicoli commerciali N1

e N2 ad alimentazione non elettrica. Quando si apre il periodo destinato alla vendita con gli incentivi, le concessionarie possono pubblicizzare le auto che vogliono vendere con l'incentivo che hanno prenotato e pensano loro così a fare avere lo sconto in fattura al momento dell'acquisto, se l'acquirente ha i requisiti.

L'iter

Il concessionario rivenditore si registra in piattaforma e prenota un contributo per ogni veicolo che intende vendere. Al momento della vendita dovrà riconoscere all'acquirente lo sconto e poi farsi rimborsare il contributo erogato direttamente dal costruttore o dall'importatore dell'auto venduta inviando tutta la documentazione necessaria a comprovare l'operazione effettuata e il diritto dell'acquirente.



Auto

Il contributo viene rimborsato al costruttore/importatore sotto forma di credito d'imposta. Se invece lo sconto è applicato a un'auto usata, è il concessionario a recuperare direttamente il contributo sotto forma di credito di imposta.

Il flop dei crediti di imposta

Ma a tutti i concessionari e i costruttori interessa poi così tanto il credito d'imposta? Se prendiamo ad esempio quanto avvenuto con gli ecobonus sulle costruzioni e sull'energia sembrerebbe proprio di no. Se il beneficio è appetibile per cifre piccole, iniziali, quando si parla di grossi crediti di imposta un imprenditore ci pensa due volte: quanto tempo occorrerà infatti per poterli richiedere?

Lo sconto deve essere applicato immediatamente all'acquirente ma il credito di imposta potrebbe essere fatto valere solo dopo anni. La remissione quindi c'è. Mentre se il credito di imposta fosse fatto valere direttamente sull'acquisto dell'auto (ad esempio sull'Iva che deve pagare l'acquirente) a beneficio di quest'ultimo, magari la procedura sarebbe più favorevole per tutti. Questo perché l'utente finale, chi acquista l'auto, riceverebbe lo sconto sull'auto dell'Iva subito e - se non bastasse - un'altra parte in sede di dichiarazione dei redditi. Invece ora come ora le concessionarie hanno trovato il modo di non rimetterci, anzi di guadagnarci. E all'acquirente non arriva proprio niente, anzi è costretto a pagare di più del prezzo di acquisto. Vediamo come.

Fatta la legge, trovato l'inganno

Un antico motto popolare che si rivela sempre valido. La normativa stabilisce tutta la procedura ma non chiede espressamente in che modo il concessionario possa vendere l'auto e in che modo il cliente possa acquistarla. E qui entra in gioco la scelta di pagare in contanti o a rate. Le rate, si sa, rappresentano un servizio nato per aiutare chi non ha una cifra ragguardevole (e le automobili costano cifre ragguardevoli) da dare in una unica soluzione. Un servizio che però ha un costo... gli interessi. E così ogni concessionario italiano offre la possibilità di acquistare un'automobile pagandola a rate, tramite una

finanziaria collegata. Spesso le finanziarie sono una ramificazione della stessa holding o viceversa, a volte sono frutto di accordi vantaggiosi per entrambe le imprese. Fatto sta che chiunque intenda acquistare una nuova auto è fortemente indirizzato verso l'acquisto a rate, anche se è in possesso dell'intera cifra e ha la volontà di effettuare l'acquisto in contanti per non pagare interessi e non indebitarsi. Anche questo dovrebbe essere un'opzione garantita ma gli addetti alle vendite spingono sempre in direzione opposta, facendo calcoli che "dimostrano" come l'acquisto a rate sia più conveniente in quanto dà opportunità di usufruire di sconti che l'acquisto in contanti non permette di avere. E se questo avviene per un acquisto senza incentivi figuriamoci cosa succede con gli incentivi: semplicemente, non vengono fatti gli sconti previsti dallo Stato per l'Ecobonus a chi acquista l'auto in un'unica soluzione ma solo a chi l'acquista a rate.

Le case pubblicizzano il contributo pubblico ma non specificano se ci sono ancora fondi e con quali criteri vengono assegnati

E lo "sconto" viene risucchiato dagli interessi

Tutte le concessionarie automobilistiche pubblicizzano sui propri siti web la possibilità di fruire degli incentivi statali. Raramente specificano se i fondi ci sono effettivamente ancora, dal momento che dovendo essere stati prenotati in anticipo, è possibile che quella specifica concessionaria abbia esaurito le risorse a disposizione. Il potenziale acquirente per saperlo deve telefonare o recarsi nella sede, dove il rivenditore potrebbe invogliarlo a effettuare un acquisto diverso, magari usufruendo di un altro sconto della casa. Ma quando l'incentivo c'è, la sorpresa secondo le testimonianze raccolte dal Salvagente è un'altra: poterne usufruire solo se acquista l'auto a rate, firmando un contratto con una finanziaria. Altrimenti niente da fare. L'incentivo alletta gli acquirenti ma essendo obbligati dai concessionari al pagamento a rate, di fatto viene così "risucchiato" dagli interessi dovuti alle finanziarie. Se è dunque vero che si vuole attuare una misura a beneficio soprattutto delle famiglie meno abbienti, che spesso sono già indebitate, ci si ritrova di fatto a incentivare un indebitamento ulteriore, con un'esposizione che potrebbe rappresentare un danno per una famiglia più che un vantaggio, a differenza dei più abbienti.

Auto

I REQUISITI

Sulla carta hanno diritto all'ecobonus tutte le persone fisiche che, dal 25 maggio al 31 dicembre 2024, acquistano in Italia, anche in leasing finanziario, auto, motocicli e ciclomotori mantenendo la proprietà per almeno 12 mesi.

Le auto acquistate (M1) devono essere destinate al trasporto di persone, con almeno 4 ruote e massimo 8+1 posti a sedere.

Se sono nuove di fabbrica devono essere di classe Euro 6 o superiore (emissioni di CO₂ inferiori a 135 g/Km) e il prezzo di listino deve essere di massimo 35mila euro (Iva esclusa) per le fasce di emissione 0-20 g/km e 61-135 g/km di CO₂ e massimo 45mila euro per la fascia 21-60 g/km di CO₂. Se invece si vuole acquistare un'auto usata con le stesse caratteristiche, deve essere stata immatricolata in Italia e non aver già dato diritto ad incentivi; **deve essere di classe da Euro 6 a superiore**, emettere massimo 160 g/km di CO₂ e il prezzo di mercato non deve superare i 25mila euro.

Se le persone che acquistano le auto nuove hanno un Isee inferiore a 30mila euro possono avere un contributo maggiorato del 25%.

Gli incentivi automotive, il piano per i prossimi anni

Il 7 agosto 2024 si è riunito al Mimit (ministero delle Imprese e del made in Italy) il Tavolo Automotive per studiare una rimodulazione del Piano Ecobonus per i prossimi anni, allo scopo di rinnovare il parco auto circolante troppo obsoleto supportando soprattutto le persone fisiche sostenendo in particolare le fasce meno abbienti. "La prossima edizione dell'ecobonus deve presentare una significativa discontinuità. La priorità è il sostegno alla filiera nazionale e all'occupazione, sempre nel rispetto degli altri due principi cardine che sono il rinnovo del parco circolante e il supporto alle famiglie a bassa capacità di spesa" ha affermato il ministro Urso in questa occasione. Il focus sarà dunque spostato sull'offerta, per favorire le case automobilistiche nella programmazione degli investimenti (è anche allo studio l'introduzione di un meccanismo che privilegi i produttori europei o con alto contenuto di componentistica europea) e le famiglie negli acquisti. Al Tavolo, presieduto dal ministro Adolfo Urso insieme al viceministro Valentino Valentini e ai sottosegretari Fausta Bergamotto e Massimo Bitonci, partecipano i rappresentanti delle aziende che producono veicoli in Italia, delle organizzazioni sindacali e datoriali della filiera, delle regioni e dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia), ma non vi partecipano i rappresentanti dei consumatori e delle famiglie destinatarie della misura, che dovrebbero essere al centro dell'attenzione, essendo loro ad effettuare gli acquisti delle nuove automotive. A partire da settembre 2024 si è avviata "la definizione del nuovo schema di incentivazione della domanda e dell'offerta della filiera, che terrà conto delle indicazioni delle altre Amministrazioni coinvolte (Pcm, Mef, Mit, Mase) e delle proposte avanzate dai principali stakeholder presenti al Tavolo". Per quanto riguarda la programmazione degli incentivi, il fondo automotive può contare ancora su una dotazione di 750 milioni di euro per il 2025 e di un miliardo annuo dal 2026 al 2030.



Auto

A QUANTO AMMONTANO



Veicoli nuovi di categoria M1

(veicoli progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente)

Emissioni di CO ₂ del veicolo acquistato fino a 20 g/Km	
Senza rottamazione	6.000 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 0 - 2	11.000 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 3	10.000 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 4	9.000 euro
Emissioni di CO ₂ del veicolo acquistato tra 21 e 60 g/Km	
Senza rottamazione	4.000 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 0 - 2	8.000 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 3	6.000 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 4	5.500 euro
Emissioni di CO ₂ del veicolo acquistato tra 61 e 135 g/Km	
Senza rottamazione	No
Con rottamazione di un'auto Euro 0 - 2	3.000 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 3	2.000 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 4	1.500 euro

Veicoli nuovi di categoria M1

acquistati da persone fisiche con Isee inferiore a 30.000 euro

Emissioni di CO ₂ del veicolo acquistato fino a 20 g/Km	
Senza rottamazione	7.500 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 0 - 2	13.750 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 3	12.500 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 4	11.250 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 5	8.000 euro
Emissioni di CO ₂ del veicolo acquistato fino da 21 a 60 g/Km	
Senza rottamazione	5.000 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 0 - 2	10.000 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 3	7.500 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 4	6.875 euro
Con rottamazione di un'auto Euro 5	5.000 euro

Veicoli usati di categoria M1

Emissioni di CO ₂ del veicolo acquistato da 0 a 160 g/Km	
Con rottamazione di un'auto da Euro da 0 a 4	2.000 euro



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto

Elettriche e ibride, come e

Comprare un veicolo con motore non termico può sollevare diversi dilemmi. Abbiamo chiesto qualche consiglio a Enrico Vita, giornalista, ingegnere ed esperto di automotive

di **Lorenzo Misuraca**

Per chi volesse approfittare degli incentivi e comprare un'auto elettrica o ibrida per la prima volta, la scelta è ben più ampia che fino a qualche anno fa. Ecco alcuni consigli per orientarsi nell'acquisto da parte di Enrico De Vita, giornalista, ingegnere meccanico e grande esperto di automobili.

De Vita, cosa deve tenere in considerazione chi vuole comprare un'auto elettrica?

Il primo parametro da valutare è quanti anni si pensa di tenere la vettura. Se si decide di prendere una macchina per 8-10 anni, bisogna sapere che se alla fine voglio permutarla, cambiarla, venderla, il valore della vettura sarà prossimo a zero.

Ci spieghi meglio.

Se ho intenzione di prendere un'auto elettrica, le batterie sono da sostituire. E il loro valore è pari, come ricambio, alla metà del valore della vettura da nuova, senza incentivi.

Quanta potenza perdono le batterie dopo 10 anni?

Una vettura comprata oggi ha una batteria che lentamente perde parte della sua capacità. Dipende tutto dalla manutenzione che è stata fatta e nel come si carica la batteria. Se uno carica ad alta intensità, e in poco tempo, ne accorcia notevolmente la vita, facendole perdere capacità di carica residua anche del 30%.

Cioè se prima con una pieno mi faceva 200 km, per fare un esempio, tra 10 anni me ne farà 140.

Esattamente. Se poi la si porta ogni giorno al suo minimo sindacale, morirà presto.

Cosa si intende con minimo sindacale?

Non si deve mai scendere con la batteria sotto il 30%. Per esempio, se ha nominalmente 50 kilowatt, di questi se ne possono utilizzare tutti



i giorni 35m non di più per non ridurre in fretta la vita della batteria.

Parliamo delle colonnine pubbliche di ricarica.

Quelle a carica lenta fanno durare la batteria al massimo. Le colonnine a carica veloce riscaldano il dispositivo e ciò significa da un lato accorciarne la vita, dall'altro pagare energia che si disperde in calore.

A casa come è meglio caricarla?

È raccomandato farlo a casa solo se si hanno pannelli fotovoltaici che garantiscono almeno 4,5 kW di potenza. Altrimenti non si riesce a caricarla interamente. Se si ha un impianto da 3 kW di potenza, caricandola 8 ore al giorno, massimo si arriva a 24 kWh (metà dei serbatoi medi, ndr).

Che scenario si apre per il proprietario dell'auto quando le batterie perdono molta efficienza?

Si può decidere di venderla. A quel punto il valore della vettura sarebbe prossimo a zero.

Ma come si fa a misurare la capacità della batteria

Auto

quando sceglierle



dopo tot anni?

La risposta sta nel fatto che il mercato dell'usato delle batterie non esiste o perlomeno nessuno si azzarda a comprare una vettura elettrica usata. A meno che non trovi uno che prenda un'auto di dieci anni e ci investa 20mila euro di batteria.

Questo mi sembra un punto centrale.

Manca il parametro di riferimento. Alcune case pur di vendere garantiscono che la batteria dopo 8 anni avrà almeno l'80% di carica. Ma lo garantiscono al primo acquirente, il secondo va a farsi friggere. Questo determina un crollo del mercato dell'auto elettrica, anche del nuovo. Si avrà un gradino gigantesco tra 5-6 anni, quando le attuali auto arriveranno a perdere parte della capacità della batteria e nessuno riuscirà a venderle convenientemente.

Il clima influenza molto il rendimento delle auto elettriche?

La batteria è molto sensibile alle cariche veloci, alle scariche veloci e alla temperatura esterna.

È come se la batteria fosse un serbatoio di benzina che ha un buco e questo buco si allarga col caldo, col freddo, se lo scarichi velocemente, se gli chiedi tante energie in poco tempo.

Altri consigli per l'acquisto di una macchina elettrica?

Bisogna scegliere la macchina elettrica più leggera possibile e con la capacità della batteria dai 50 kWh in su. Allora l'autonomia che garantisce la casa è verosimile. Però se si prende una Tesla per fare i 180 km all'ora e che pesa quasi 2 tonnellate, anche se ha un serbatoio da 90 kWh, non si riuscirà mai a fare i 500 km di Milano-Roma con un solo pieno. Non per nulla, in autostrada, si vedono le Tesla e non superano mai i 120 all'ora. Più l'auto è pesante, più l'accelerazione ti costa.

A chi conviene comprare un'elettrica oggi?

Se sei un taxista e fai ogni giorno 200 chilometri e sai che terrai il tuo taxi 4 anni, soprattutto se nella tua cooperativa di auto elettriche c'è una stazione di ricarica, è l'ideale.

Consiglia le mild hybrid che hanno una batteria che si limita a supportare il motore termico?

No, da dimenticare, perché rovinavo la batteria. Fare ripartire l'auto ogni volta ai semafori significa accorciare la vita della batteria principale dell'auto, quella tradizionale. La peggiore condizione per una batteria è fargli arrivare molta energia per poco tempo senza che sia alla carica massima. Questi "pugni" che gli dai ogni mattina per avviare e ridai a ogni semaforo, la consumano in pochi anni.

Ma le Mild non ti aiutano neanche a risparmiare sulla benzina?

Sì, in genere il 2-3%. Abbiamo fatto le prove tante volte a Quattroruote, e il risparmio non supera mai il 5%. Però questo risparmio lo si paga in vita della batteria.

Quindi non c'è nessun tipo di ibrida che valga la pena di comprare?

No, la plug-in va bene. Perché lì c'è il discorso delle switch: si va con l'elettrico e poi quando smette si parte con il carburante.



Enrico De Vita
(in foto)

giornalista, è esperto di sicurezza stradale, problemi dell'inquinamento, legislativi e fiscali legati all'automobile, alla moto e alla difesa del consumatore.

Auto

IL COSTO DELLA BATTERIA

In un'auto questo fattore può arrivare a valere fino al 40% del prezzo dell'intero veicolo, per questo la sua durata e una sostituzione prematura sono aspetti da non sottovalutare. Punto per punto, vediamo cosa è utile sapere su questo delicato e oneroso componente del mezzo



Una carta di identità europea (senza controlli)

Dal 18 agosto 2024 è entrata in vigore una nuova normativa comunitaria che vorrebbe rendere il mercato delle auto elettriche più trasparente per i consumatori. Tuttavia, secondo un'inchiesta condotta dal mensile francese Que Choisir, i costruttori automobilistici non sembrano essere né entusiasti né particolarmente pronti ad affrontare queste regole.

In pratica oggi le batterie delle auto elettriche ricaricabili devono essere accompagnate da una documentazione dettagliata che indichi i parametri di prestazione elettrochimica e di durabilità. Queste dichiarazioni debbono includere la capacità nominale della batteria, la potenza, la resistenza interna, l'efficienza energetica e, soprattutto, la durata di vita prevista nelle condizioni di riferimento per le quali la batteria è stata progettata. Un particolare di certo non trascurabile visto l'impatto che ha sulle tasche degli automobilisti.

Nonostante l'importanza di questi dati, si tratta esclusivamente di autodichiarazioni senza che sia stato previsto dal legislatore comunitario nessun controllo terzo. È compito del costruttore automobilistico, insomma, dichiarare e comunicare questi parametri, il che solleva molti dubbi viste le cronache di scandali come quello del dieseldgate degli anni passati.

Va detto che la normativa di agosto 2024 è solo il primo passo di un piano più ampio. Dal 18 febbraio 2025, i costruttori saranno obbligati a dichiarare anche l'impronta di carbonio delle loro batterie, che porterà alla creazione di classi di prestazione. Ogni batteria dovrà appartenere a una specifica classe a partire dal 18 agosto 2026. E nel febbraio 2027 entrerà in vigore il "passaporto batteria": ogni accumulatore sarà dotato di un codice QR che permetterà a tutti, dal grande pubblico ai professionisti dell'automotive, di accedere alle informazioni necessarie per il suo corretto utilizzo e manutenzione.

UNA "VITA" GARANTITA VERAMENTE CORTA

A occuparsene il magazine francese 60 millions de consommateurs, che ricorda: "I produttori garantiscono la batteria per una durata di otto anni e/o per un certo chilometraggio, in media 160mila km. Una vera spada di Damocle per l'acquirente. Chi rischierebbe infatti di acquistare un vecchio veicolo sapendo che questo costoso pezzo potrebbe subire un guasto critico dopo pochi mesi?".

I PRINCIPALI FATTORI DI INVECCHIAMENTO

Eduardo Redondo-Iglesias, ricercatore dell'Università Gustave-Eiffel-Entpe, spiega che è necessario differenziare l'invecchiamento "da calendario" (quando l'auto non viene utilizzata, che rappresenta circa il 95% del tempo), dall'invecchiamento "da utilizzo" (batteria scarica o carica a seconda dell'uso del veicolo). I principali fattori di invecchiamento calendariale sono la temperatura e il livello di carica.

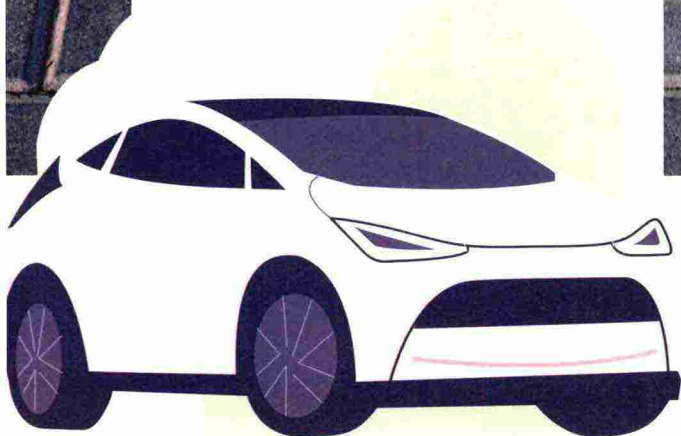
In sintesi, più fa caldo, più la batteria viene caricata e più velocemente invecchia.





FREDDO E RICARICA RAPIDA, DUE NEMICI DELLA DURATA

Per quanto riguarda l'invecchiamento ciclico, i principali fattori di usura, misurati in laboratorio, sono la ricarica al freddo e la ricarica rapida, che portano ad una progressiva alterazione degli ioni di litio immagazzinati nelle celle. Più fa freddo, più lenta dovrebbe essere la ricarica. Alcuni veicoli sono progettati per preriscaldare la batteria prima di un ciclo rapido, ma attualmente è difficile giudicarne l'efficacia. "Secondo il ricercatore, però, rispettando queste semplici regole, la batteria potrebbe raggiungere una longevità molto superiore alla durata o al chilometraggio garantiti dal produttore" conclude il magazine francese.



I CONSIGLI PER PRESERVARLA

Per preservarla, i ricercatori consigliano di conservarla a meno di 30°C e di ricaricarla il meno possibile. Idealmente al di sotto del 50 o 60%. "Se percorri 50 km giornalieri, programma una ricarica per questo viaggio senza scendere sotto il 10% di autonomia. Si ricorda che un ciclo di carica corrisponde alla ricarica e scarica completa della batteria. Pertanto, cinque ricariche successive al 20% corrispondono ad un unico ciclo" scrive 60 millions de consommateurs.

LA "PILA" DI UN VEICOLO ELETTRICO SI PUÒ RIPARARE

Fortunatamente, spiega 60 millions de consommateurs, a differenza della batteria di un cellulare, quella di un veicolo elettrico si può riparare. Nel corso di un webinar organizzato da Map, l'osservatorio francese degli esperti della mobilità, Alexis Marcadet, cofondatore della rete di officine Revolte, ha assicurato: "Sappiamo riparare qualsiasi batteria, a un prezzo inferiore tra il 40 e il 60% rispetto alle batterie del produttore". Invece di cambiare il pezzo, il meccanico sostituisce solo il modulo difettoso. Il problema oggi è che i tecnici addestrati a lavorare su questa parte ultrasensibile sono rari.

Auto

Alternativa leasing, occhio alle trappole

La storia di Marco, che dopo aver speso 18mila euro per una 500 Fiat in leasing se n'è visto richiedere 1.200 per un foro di un millimetro nel sedile, nonostante pagasse un'assicurazione kasko. Konsumer Italia: "Usura e incuria non sono uguali"

L'alternativa all'acquisto di una vettura usata o nuova è spesso quella del leasing, una formula che consente di pagare a rate per un periodo di tempo l'auto, dopo il quale si può decidere se restituirla e optare per un altro modello. Il tutto, almeno in apparenza, senza pensieri: scegliendo questa opzione l'acquirente può godere del bene, pagando un corrispettivo mensile stabilito in sede di sottoscrizione per un numero di chilometri concordato (all'anno o totale) e un periodo di tempo definito, assicurazione compresa.

La tranquillità, però, può rivelarsi solo ipotetica in alcuni casi. È quanto, per esempio, dimostra la storia di Marco, un nostro lettore di Roma, che dopo aver speso 18mila euro per una 500 Fiat in leasing si è visto richiedere 1.200 euro per un foro di un millimetro nel sedile. Fortunatamente, con l'assistenza di Konsumer Italia, è riuscito a dimostrare il "diritto all'usura".

Andiamo con ordine. Marco ci racconta com'è iniziato tutto: "Ho avviato questo leasing per una 500 Fiat con una rata iniziale di 1.800 euro seguita da rate mensili da 270 euro. Nelle rate era inclusa l'assicurazione kasko, che copre i danni accidentali. Inizialmente il leasing era per 4 anni. Allo scadere del quattro ho chiesto se era possibile prolungare per un quinto anno e mi è stato risposto di sì. Complessivamente ho pagato 18mila euro. Alla fine del quinto anno - continua Marco - sono andato a riconsegnare l'auto".

E qui iniziano i problemi. Viene fatto il controllo sulla condizione dell'auto. "Non però dai dipendenti della società di leasing, ma da una società terza specializzata in questo tipo di valutazioni, e immagino incentivata dal tipo di accordo a trovare più 'incongruenze' possibili". In effetti,

quanto temuto avviene: "Mi viene contestato che una delle alette della bocchetta dell'aria condizionata sul cruscotto, probabilmente perché sganciata nel tempo internamente, non segue le altre con il movimento. Dei graffi appena percepibili sui cerchioni, probabilmente dovuti semplicemente ai lavaggi, e soprattutto un foro di 1 millimetro di diametro in una parte del sedile di dietro per altro incastrata sulla fiancata, e dunque nemmeno visibile a uno sguardo non molto attento".

La società chiede 1.200 euro per il danno. Marco va su tutte le furie: "Contesto la richiesta e non pago. Per giustificarla loro la considerano 'incuria', ma quella è la normale usura di un'auto che ho usato per ben 5 anni."

A quel punto, per tre anni, Marco viene tormentato da avvocati per conto della società di riscossione credito, con una cifra che inclusi gli interessi è nel frattempo lievitata a 1.400 euro. Decide di affidarsi alla consulenza legale di Konsumer Italia, il cui presidente, Fabrizio Premuti, spiega al Salvagente: "Ovviamente la richiesta della società era assurda. Non è possibile chiedere una cifra del genere come se l'auto fosse nuova. Dopo 5 anni bisogna calibrare anche il valore della riparazione a quello attuale dell'auto. Oltretutto loro non chiedevano il corrispettivo per una riparazione ma per l'intera sostituzione del sedile".

Come si esce da due posizioni così diverse? "Semplice - spiega Premuti - abbiamo fatto fare una perizia a un professionista accreditato che ha stabilito che per tutto avremmo dovuto pagare non più di 600 euro. È la proposta che abbiamo fatto: vi diamo questi e stralciamo qualsiasi altra richiesta, se no andiamo in causa. Si sono accontentati, e ci mancherebbe altro".

comsteel right

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

Gruppo fiori - manchette

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB AZIENDE

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI



SCOPRI SIDERWEB

PROVA GRATUITA >

RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

Podcast

STEEL FOCUS – L'AUTO EUROPEA VIAGGIA A FARI SPENTI

L'andamento della crisi dell'automotive, schiacciato dal gap tecnologico da colmare e dai competitor cinesi

di Redazione siderweb

STEEL FOCUS - COSTRUZIONI E AUTOMOTIVE TRA BILANCI E SFIDE

I primi comparti per consumo di acciaio sono i protagonisti di questa puntata del podcast, insieme a tondo e coils

di Redazione siderweb

Podcast

STEEL FOCUS – IL MERCATO STENTA A RIPARTIRE

Il 2024 continua ad essere un anno complesso per le imprese del mondo dell'acciaio

di Redazione siderweb

ACCIAI SPECIALI: A QUANDO LA RIPRESA?

La risposta il 20 febbraio con Ferrari (siderweb), de Miranda (ORI Martin) e Scolari (ABS)

di Redazione siderweb

Innovazione

ORI MARTIN: NUOVO ERP SAP CHE FA COMUNICARE 9 STABILIMENTI

È stato implementato da Regesta, de Miranda: «Vogliamo fare più acciaio integrato, non più acciaio»

di Redazione siderweb

Altre News



Home / Top / STEEL FOCUS – L'auto europea viaggia a fari spenti

STEEL FOCUS – L'auto europea viaggia a fari spenti

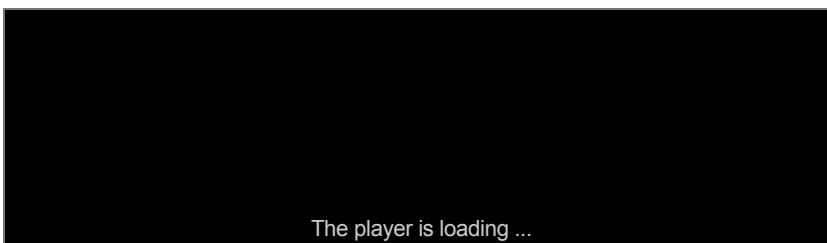
L'andamento della crisi dell'automotive, schiacciato dal gap tecnologico da colmare e dai competitor cinesi

26 ottobre 2024



Il settore **automotive** rappresenta il **secondo comparto industriale per consumo di acciaio**, assorbendo il **18% della produzione siderurgica europea**, e questo peso lo rende un mercato fondamentale per tutta la filiera. Nel contesto di una complessa transizione verso l'elettrificazione, tuttavia, **l'auto Ue si trova al centro di una crisi senza precedenti**, tra gap tecnologici da colmare, investimenti elevati e una spietata concorrenza proveniente dalla Cina.

In questa puntata analizziamo le difficoltà dell'industria dell'automotive e le ripercussioni che queste stanno avendo sulla siderurgia, e lo facciamo anche grazie alle voci di **Miriam Sala** (responsabile Area Studi e Statistiche di **ANFIA**) e **Roberto de Miranda** (membro del comitato esecutivo e del consiglio di amministrazione del gruppo ORI Martin).



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Gruppo fiori - manchette

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

comsteel right

- NEWS
- PREZZI
- MERCATI
- BILANCI
- SIDERWEB AZIENDE
- EVENTI
- SHOP
- ABBONAMENTI



SCOPRI SIDERWEB PROVA GRATUITA >

RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

Podcast
STEEL FOCUS – L'AUTO EUROPEA VIAGGIA A FARI SPENTI
 L'andamento della crisi dell'automotive, schiacciato dal gap tecnologico da colmare e dai competitor cinesi
 di Redazione siderweb

STEEL FOCUS - COSTRUZIONI E AUTOMOTIVE TRA BILANCI E SFIDE
 I primi comparti per consumo di acciaio sono i protagonisti di questa puntata del podcast, insieme a tondo e coils
 di Redazione siderweb

Podcast
STEEL FOCUS – IL MERCATO STENTA A RIPARTIRE
 Il 2024 continua ad essere un anno complesso per le imprese del mondo dell'acciaio
 di Redazione siderweb

ACCIAI SPECIALI: A QUANDO LA RIPRESA?
 La risposta il 20 febbraio con Ferrari (siderweb), de Miranda (ORI Martin) e Scolari (ABS)
 di Redazione siderweb

Innovazione
ORI MARTIN: NUOVO ERP SAP CHE FA COMUNICARE 9 STABILIMENTI
 E stato implementato da Regesta. de Miranda: «Vogliamo fare piu acciaio integrato, non piu acciaio»
 di Redazione siderweb

Altre News

Home / News / STEEL FOCUS – L'auto europea viaggia a fari spenti

STEEL FOCUS – L'auto europea viaggia a fari spenti

L'andamento della crisi dell'automotive, schiacciato dal gap tecnologico da colmare e dai competitor cinesi

26 ottobre 2024



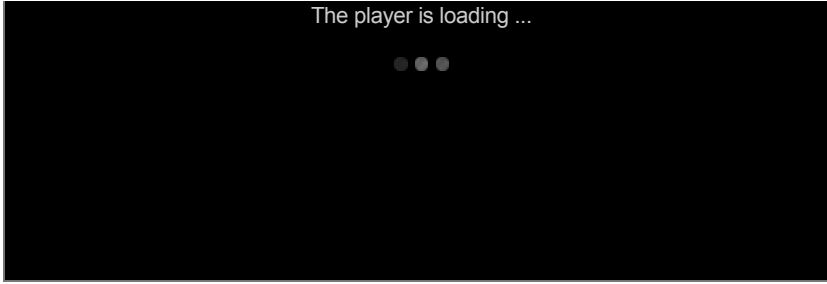
Il settore **automotive** rappresenta il **secondo comparto industriale per consumo di acciaio**, assorbendo il **18% della produzione siderurgica europea**, e questo peso lo rende un mercato fondamentale per tutta la filiera. Nel contesto di una complessa transizione verso l'elettrificazione, tuttavia, **l'auto Ue si trova al centro di una crisi senza precedenti**, tra gap tecnologici da colmare, investimenti elevati e una spietata concorrenza proveniente dalla Cina.

In questa puntata analizziamo le difficoltà dell'industria dell'automotive e le ripercussioni che queste stanno avendo sulla siderurgia, e lo facciamo anche grazie alle voci di **Miriam Sala** (responsabile Area Studi e Statistiche di ANFIA) e **Roberto de Miranda** (membro del comitato esecutivo e del consiglio di amministrazione del gruppo ORI Martin).



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Le precedenti puntate sono disponibili su [Spreaker](#), [Spotify](#), [YouTube](#) e tutte le altre piattaforme gratuite.

*Le fonti degli inserti audio utilizzati sono riportati nella sinossi dell'episodio.

STEEL FOCUS è sponsorizzato da [Gruppo Piantoni GAP SPA](#).

R. S.

Cerca tutti gli articoli di Redazione Siderweb



Leggi anche:

- [STEEL FOCUS – L'auto europea viaggia a fari spenti](#)
- [STEEL FOCUS - Costruzioni e automotive tra bilanci e sfide](#)
- [STEEL FOCUS – Il mercato stenta a ripartire](#)
- [Acciai speciali: a quando la ripresa?](#)
- [ORI Martin: nuovo ERP SAP che fa comunicare 9 stabilimenti](#)

LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso

Username

Password



I NOSTRI VIDEO



Euroflex: nel 2025 l'ampliamento della gamma produttiva di tubi e nastri



Acciaio inossidabile sotto la lente



STEEL FOCUS – La crisi del gruppo Celsa

Sideralba

MERCATI

Le ultime dal mercato

**Analisi di mercato
ROTTAME:
MERCATO
SPACCATO
SULLE
PREVISIONI**

Alcune acciaierie hanno chiuso acquisti a prezzi leggermente superiori questa settimana

**Analisi di mercato
TONDO:
TENTATIVI DI
RIALZO DEI
PREZZI**

Alcuni produttori puntano a +30 €/t per novembre, facendo leva sulle fermate previste

**Analisi di mercato
COILS: IL
MERCATO
REAGISCE CON
ESITAZIONE
AGLI AUMENTI
DI PREZZO**

Alcuni produttori europei sarebbero pronti ad annunciare tagli di output

**Analisi di mercato
EUROPA:
LUNGHIE PER IL
SETTORE
DELLE
COSTRUZIONI
IN DIFFICOLTA**

Cali in Polonia, Germania e Spagna

Lamierino magnetico: ribassi

**Analisi di mercato
LAMIERINO
MAGNETICO:
RIBASSI**

Scendono le quotazioni nei primi giorni di ottobre

Altre analisi

SPECIALI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849