



DATI E ANALISI

Mensile del Centro Studi Promotor

SULL'AUTO UN RAGGIO DI SOLE

MERCATO AUTO ITALIA

INVERSIONE DI TENDENZA IN ARRIVO?

a pagina 3

MERCATO AUTO EUROPA

MIGLIORAMENTO DIFFUSO

a pagina 8

CONGIUNTURA

PREOCCUPA L'INFLAZIONE

a pagina 12

MARCHE	OTTOBRE			GENNAIO - OTTOBRE		
	2022	2021	VAR. %	2022	2021	VAR. %
FIAT	13.377	17.123	-21,9	152.334	194.813	-21,8
TOYOTA	9.032	5.794	+55,9	74.838	72.384	+3,4
VOLKSWAGEN	8.633	7.645	+12,9	86.218	109.810	-21,5
FORD	6.611	4.505	+46,7	63.722	72.442	-12,0
RENAULT	5.838	5.740	+1,7	49.232	63.956	-23,0
AUDI	5.438	2.986	+82,1	44.936	49.432	-9,1
CITROEN	5.374	3.736	+43,8	48.688	57.580	-15,4
PEUGEOT	5.118	4.439	+15,3	58.741	74.184	-20,8
JEEP	4.984	3.750	+32,9	42.228	55.608	-24,1
DACIA	4.889	5.191	-5,8	55.242	50.702	+9,0
BMW	4.814	3.838	+25,4	38.977	44.619	-12,6
MERCEDES	4.455	3.666	+21,5	37.478	41.339	-9,3
KIA	4.058	4.009	+1,2	35.115	37.938	-7,4
HYUNDAI	3.693	4.364	-15,4	33.713	38.784	-13,1
LANCIA	3.653	3.013	+21,2	34.770	38.262	-9,1
OPEL	3.435	2.497	+37,6	38.747	47.993	-19,3
DR	2.695	908	+196,8	19.114	35.338	-45,9
MINI	1.999	1.280	+56,2	13.656	14.843	-8,0
SKODA	1.835	868	+111,4	20.624	22.286	-7,5
NISSAN	1.778	2.135	-16,7	21.462	6.412	+234,7
SUZUKI	1.729	3.396	-49,1	17.182	23.195	-25,9
ALFA ROMEO	1.642	758	+116,6	11.150	9.378	+18,9
VOLVO	1.475	1.398	+5,5	11.546	16.522	-30,1
CUPRA	1.028	618	+66,3	9.768	5.117	+90,9
SEAT	838	975	-14,1	11.349	18.530	-38,8
MAZDA	797	1.217	-34,5	7.555	10.985	-31,2
LAND ROVER	728	864	-15,7	6.849	10.687	-35,9
HONDA	708	704	+0,6	6.650	5.542	+20,0
PORSCHE	576	595	-3,2	5.401	4.709	+14,7
DS	470	401	+17,2	4.760	3.912	+21,7
SMART	470	682	-31,1	3.859	5.778	-33,2
MASERATI	356	126	+182,5	2.142	1.379	+55,3
LEXUS	245	401	-38,9	2.677	3.914	-31,6
JAGUAR	177	189	-6,3	2.013	3.658	-45,0
MITSUBISHI	114	329	-65,3	1.962	3.558	-44,9
SUBARU	109	223	-51,1	1.389	1.931	-28,1
FERRARI	41	56	-26,8	591	527	+12,1
LAMBORGHINI	35	21	+66,7	294	273	+7,7
TESLA	30	89	-66,3	3.926	4.973	-21,1
ALTRE	2.550	574	+344,3	10.996	3.502	+214,0
TOTALE MERCATO	115.827	101.103	+14,6	1.091.894	1.266.795	-13,8

INDICE

Immatricolazioni Italia	2	Mercato V. Com.li UE Occ.	10
Mercato auto Italia	3	Imma V. Com.li UE Occ.	11
Inchiesta CSP auto nuove	4	Congiuntura	12
Inchiesta CSP auto usate	6	Indici di fiducia	13
Mercato auto UE Occ.	8	Benzina e gasolio auto	14
Immatricolazioni auto UE Occ.	9	Inchiesta Speciale	16

DATI e ANALISI

Mensile del Centro Studi Promotor

Anno XXVIII n. 324

Direttore Responsabile: **Gian Primo Quagliano**

Redattore Capo: **Barbara Bonafede**

Bologna n. 6167 del 8/2/93

Editore e redazione: Uvet Events Srl

Via U.Bassi, 7 - 40121 Bologna

Tel. 051/271710 E-mail: info@centrostudipromotor.com

Terzo segnale positivo consecutivo dal mercato italiano dell'auto

IMMATRICOLAZIONI: OTTOBRE +14,56%. POSSIBILE INVERSIONE DI TENDENZA?

Dal disastroso mercato dell'auto italiano arriva il terzo segnale positivo consecutivo. In ottobre sono state immatricolate 115.827 autovetture con una crescita del 14,56% rispetto all'ottobre 2021. Questa crescita segue quelle di settembre (+5,4%) e di agosto (+9,9%), che era stato il primo mese a chiudere in positivo dopo tredici cali consecutivi.

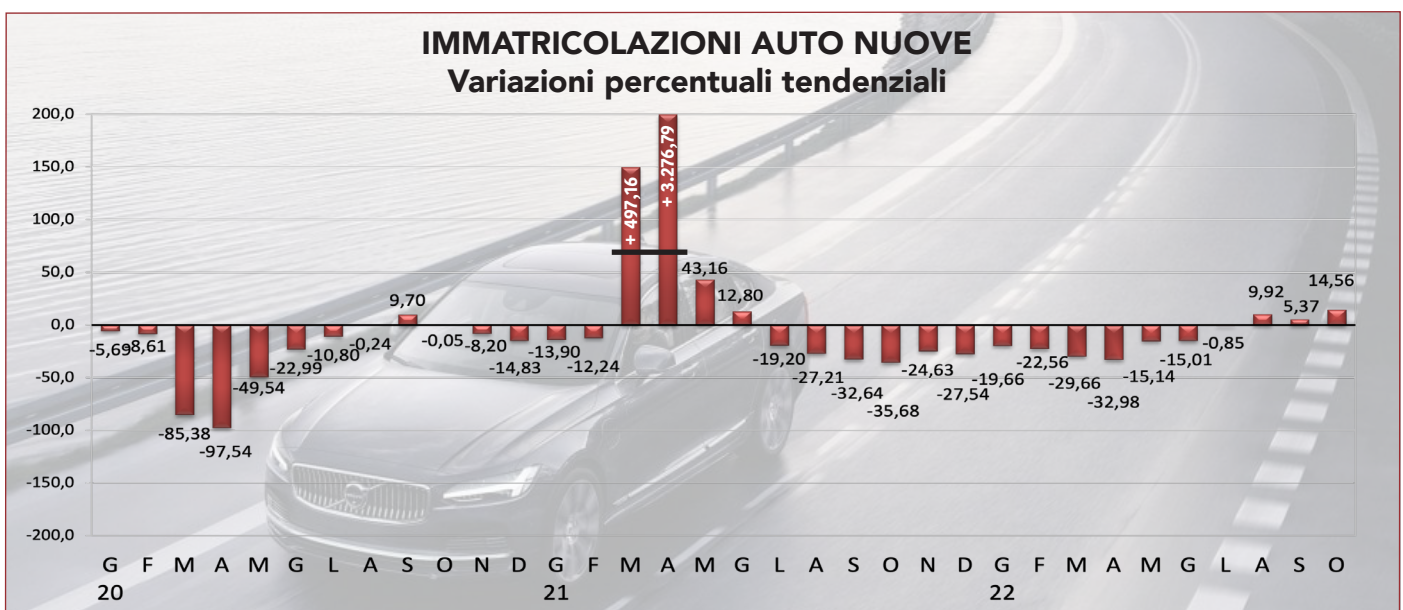
La situazione del mercato dell'auto resta comunque molto preoccupante. Nonostante i tre incrementi degli ultimi mesi il bilancio del periodo gennaio-ottobre chiude con 1.091.894 immatricolazioni e quindi con un calo del 13,81% sullo stesso periodo del 2021 e del 32,8% sullo stesso periodo del 2019, cioè dell'anno che ha preceduto la pandemia. Se la serie positiva dovesse continuare anche in novembre e in dicembre, il 2022 potrebbe chiudere con 1.300.000 immatricolazioni. Un livello inferiore del 10,8% a quello del 2021 e del 32,2% a quello del 2019, un livello assolutamente insufficiente per soddisfare la domanda di sostituzione del parco circolante italiano che sfiora i 40 milioni di autovetture, che è tra i più vecchi d'Europa e che nel 2022 è ulteriormente invecchiato anche

per lo scarso interesse che il pubblico ha dimostrato per gli incentivi all'acquisto di auto elettriche o con emissioni molto contenute.

I livelli infimi indicati sono dovuti al prodursi di una tempesta perfetta che ha colpito sia la domanda per gli effetti della pandemia e degli eventi negativi che l'hanno seguita, sia l'offerta che è stata fortemente penalizzata dalle difficoltà di reperimento di componenti essenziali per la costruzione di automobili come i microchip ed altri dispositivi e materiali. Ci si interroga sulle cause che hanno determinato l'andamento in crescita degli ultimi tre mesi e sulla possibilità che si stia delineando una inversione di tendenza. Per quanto riguarda le cause dei recenti recuperi l'ipotesi più accreditata è che vi sia stato un allentarsi delle tensioni dal punto di vista dell'offerta con una migliore capacità delle case automobilistiche di soddisfare la domanda, che, pur essendo depressa, è da tempo superiore alle attuali possibilità di fornitura dei produttori di auto con effetti fortemente negativi anche sulla sostituzione delle autovetture più vecchie, come risulta dal forte calo registrato nelle rottamazioni di

auto a fine vita. Più difficile è stabilire se i tre segnali positivi di agosto, settembre ed ottobre rappresentino una inversione di tendenza che possa consentire al mercato dell'auto di ritornare in tempi ragionevoli su livelli normali. Per ottenere questo risultato occorrerebbe superare anche i fattori che frenano la domanda e che sono invece tuttora ben presenti nello scenario italiano ed internazionale.

In particolare, occorrerebbe che finisse la guerra in Ucraina e si allentassero così le tensioni sui prezzi dei prodotti energetici che hanno determinato la ricomparsa dell'inflazione che desta crescenti preoccupazioni. Secondo l'Istat in ottobre i prezzi delle automobili nuove sono aumentati del 5,7% rispetto ad ottobre del 2021. E' pensabile tuttavia che nel prossimo futuro i prezzi delle auto subiscano ulteriori spinte al rialzo sia per i riflessi della situazione generale che per i costi crescenti che l'industria dell'auto sta affrontando per la transizione energetica. Per tornare ai livelli ante-crisi occorrerebbe anche che la crescita del prodotto interno lordo italiano, che è ritornato oltre il livello del 2019, non rallentasse.



Concessionari sempre pessimisti

PEGGIORANO AFFLUENZA, ORDINI E PREVISIONI A BREVE



Terza crescita consecutiva per il mercato italiano dell'auto. In ottobre si registra infatti una crescita delle immatricolazioni del 14,6%.

Questo dato non trova però pienamente conferma nei giudizi dei concessionari raccolti dal Centro Studi Promotor in occasione della sua consueta indagine congiunturale mensile condotta negli ultimi giorni di ottobre. La crescita delle immatricolazioni degli ultimi tre mesi potrebbe infatti dipendere in parte dagli ordini di auto fatti nei mesi precedenti che sono andati in consegna con grossi ritardi per i problemi ben noti legati alla produzione (mancanza di componenti essenziali). Vediamo comunque qui di seguito alcuni degli aspetti oggetto della rilevazione di fine ottobre.

AFFLUENZA. In lieve peggioramento in ottobre sono i giudizi dei concessionari

sull'affluenza di visitatori nei loro saloni di vendita. La crisi dell'offerta si ripercuote su questo aspetto scoraggiando e non poco i potenziali acquirenti. Solo l'1% degli interpellati valuta infatti alto il livello di affluenza nelle show room, mentre per il 21% è stato normale (era il 25% a settembre) e per il 78% è stato basso (era il 75% in settembre). Il saldo si porta a quota -77 da -75 di settembre.

ORDINI. Ancora in difficoltà la raccolta di ordini secondo i giudizi dei concessionari interpellati dal CSP. In ottobre scende al 4% dal 5% di settembre la quota di coloro che valutano alta la raccolta di ordini e al 16% dal 19% di settembre la quota di coloro che valutano la raccolta normale. Sale invece all'80% dal 76% di settembre la quota di operatori che giudicano la raccolta di ordini bassa. Il saldo passa così a -76 da -71 di settembre.

REDDITIVITÀ. In peggioramento in ottobre anche i giudizi degli operatori sulla remuneratività del business del nuovo.

Rimane stabile al 5% la quota di coloro che valutano la remuneratività alta, ma scende la quota di coloro che valutano la remuneratività normale passando dal 35% di settembre al 29% di ottobre e sale dal 60% al 66% la quota di coloro che invece valutano la redditività bassa. Il saldo passa da -55 di settembre a -61.

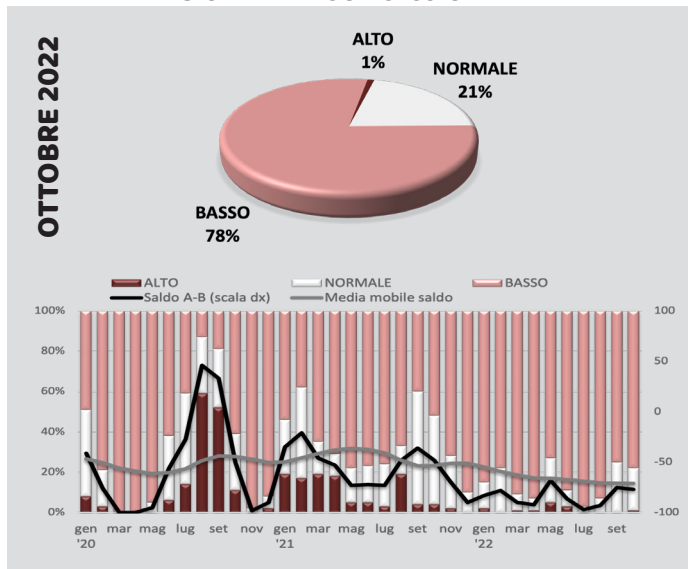
GIACENZE. Sempre critica la situazione delle giacenze per la mancanza di prodotto anche se i giudizi dei concessionari evidenziano un lievissimo miglioramento. Il saldo tra valutazioni positive e negative passa infatti da -96 di settembre a -92.

PREVISIONI. Deciso peggioramento nelle valutazioni dei concessionari sulle previsioni di vendita a 3/4 mesi. Scendono all'1% dall'8% di settembre i giudizi positivi sulle previsioni di vendita, mentre scendono al 28% dal 49% quelli di stabilità e sale al 71% dal 43% di settembre la quota di operatori che prevedono diminuzioni nelle vendite a breve termine. Il saldo si porta a quota -70 da -35 di settembre.

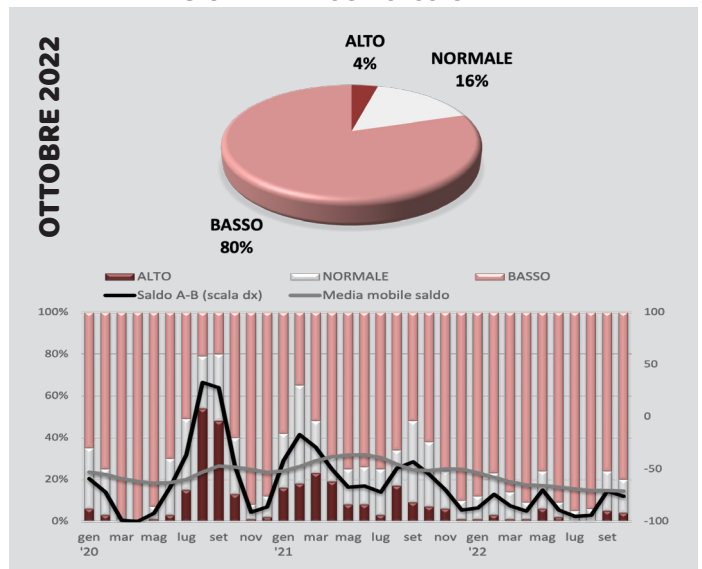
INCHIESTA CSP AUTO NUOVE - SERIE STORICHE VALUTAZIONI DEI CONCESSIONARI

	LIVELLI ATTUALI																PREVISIONI							
	AFFLUENZA SR				ORDINI				REDDITIVITÀ				GIACENZE				CONSEGNE				PREZZI			
	A	N	B	S	A	N	B	S	A	N	B	S	A	N	B	S	A	N	B	S	A	N	B	S
O 2021	4	44	52	-48	7	31	62	-55	1	33	66	-65	0	1	99	-99	4	16	80	-76	54	37	9	45
N	2	26	72	-70	6	18	76	-70	6	28	66	-60	0	3	97	-97	6	30	64	-58	50	44	6	44
D	0	10	90	-90	1	9	90	-89	3	23	74	-71	0	2	98	-98	9	43	48	-39	62	34	4	58
G 2022	2	13	85	-83	1	11	88	-87	8	20	72	-64	0	2	98	-98	6	42	52	-46	60	38	2	58
F	0	22	78	-78	3	20	77	-74	6	29	65	-59	0	7	93	-93	16	38	46	-30	62	37	1	61
M	1	8	91	-90	1	13	86	-85	3	21	76	-73	0	2	98	-98	3	37	60	-57	60	36	4	56
A	1	6	93	-92	1	8	91	-90	1	21	78	-77	0	3	97	-97	10	43	47	-37	54	44	2	52
M	5	22	73	-68	6	18	76	-50	5	33	62	-57	1	4	94	-93	12	49	39	-27	63	35	2	61
G	3	8	89	-86	2	7	91	-89	5	28	67	-62	0	3	97	-97	6	45	49	-43	61	37	2	59
L	0	3	97	-97	0	5	95	-95	5	32	63	-58	1	4	95	-94	6	43	51	-45	63	36	1	62
A	0	7	93	-93	0	6	94	-94	2	23	75	-73	0	6	94	-94	5	51	44	-39	68	30	2	66
S	0	25	75	-75	5	19	76	-71	5	35	60	-55	0	4	96	-96	8	49	43	-35	74	25	1	73
O	1	21	78	-77	4	16	80	-76	5	29	66	-61	0	8	92	-92	1	28	71	-70	76	23	1	75

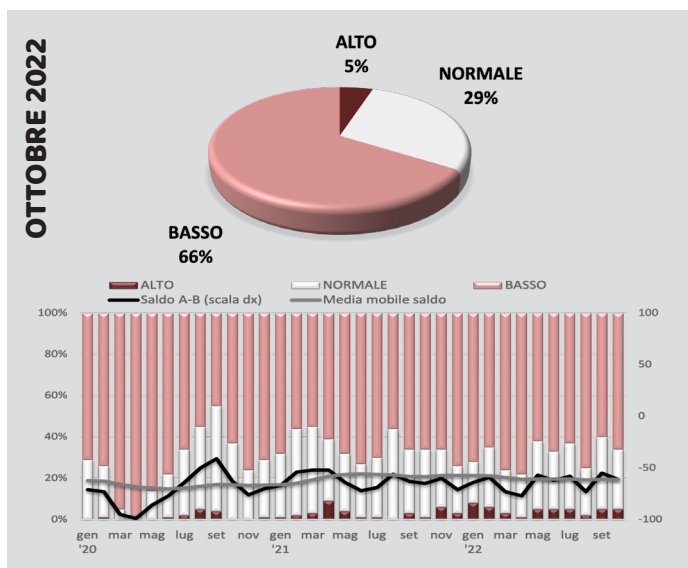
AFFLUENZA NELLE SHOW ROOM GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



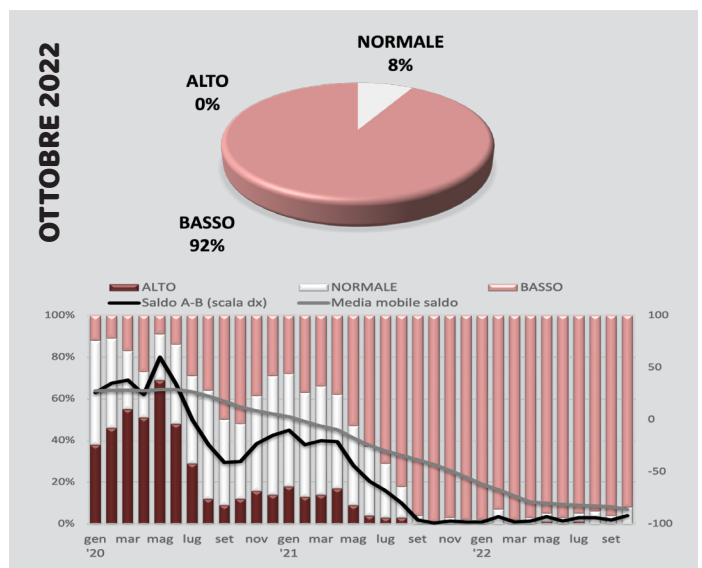
LIVELLO DEGLI ORDINI GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



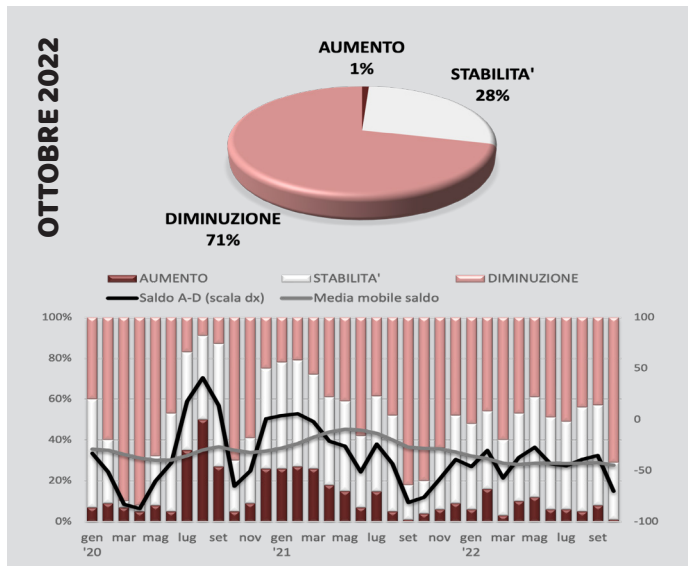
REDDITIVITÀ GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



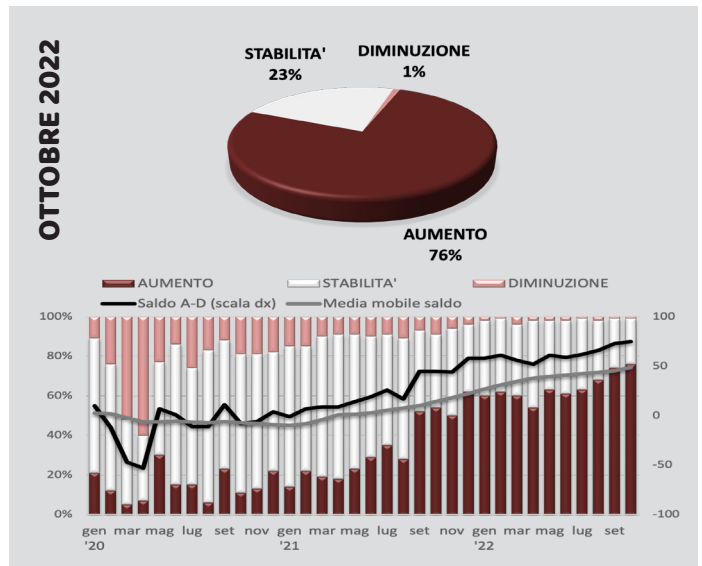
LIVELLO GIACENZE GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONI CONSEGNE GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONE PREZZI GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



Mercato dell'usato ancora in frenata

SU LIVELLI DEPRESSI AFFLUENZA, REDDITIVITÀ E PREVISIONI



Un altro bilancio in rosso ad ottobre per il mercato delle auto usate. Secondo i dati pubblicati dall'ACI nel suo bollettino mensile Auto-Trend i passaggi di proprietà delle autovetture al netto delle minivolture (trasferimenti temporanei a nome del concessionario in attesa della rivendita al cliente finale) hanno chiuso il bilancio di ottobre in calo del 5,5% rispetto ad ottobre 2021 e in calo per i primi dieci mesi dell'anno dell'11% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Nonostante l'incremento registrato ad ottobre dalle prime iscrizioni, le compravendite di auto usate risultano più del doppio rispetto alle nuove immatricolazioni: ogni 100 vetture nuove si è registrata la vendita di 205 unità di usate sia nel mese di ottobre sia nei primi dieci mesi dell'anno. Non trova argine neppure nel mese di ottobre la crescita del parco circolante italiano. In profondo rosso ancora una volta le radiazioni di autovet-

ture che hanno fatto registrare un calo in ottobre del 22,6% rispetto ad ottobre 2021 evidenziando un tasso unitario di sostituzione pari a 0,73 (ogni 100 auto nuove immatricolate ne sono state radiate 73). Nei primi dieci mesi del 2022 rispetto allo stesso periodo del 2021 le radiazioni sono invece complessivamente diminuite del 29,7% evidenziando un tasso unitario di sostituzione pari a 0,81 (ogni 100 auto nuove immatricolate ne sono state radiate 81). Piuttosto pessimisti sono anche i giudizi degli operatori interpellati dal CSP nell'indagine condotta a fine ottobre di cui vediamo qui di seguito alcuni degli aspetti rilevati.

CONSEGNE. Tornano a peggiorare in ottobre i giudizi degli operatori sulle vendite di usato. Scendono all'1% dal 5% di settembre gli operatori che giudicano alte le vendite di usato, mentre salgono al 32% dal 27% coloro che invece le giudicano normali. Sostanzialmente stabili invece i giudizi negativi. Il saldo tra valutazioni positive e negative si porta a quota -66 da -63 di settembre.

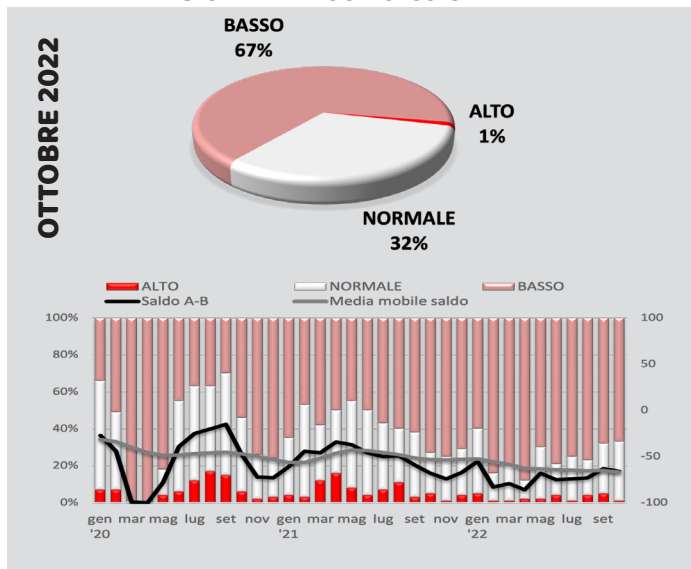
AFFLUENZA. L'affluenza di visitatori nelle show room delle concessionarie riservate alle auto usate, dopo un deciso miglioramento in settembre, in ottobre subisce un netto ripiegamento. I concessionari che indicano alti volumi di affluenza erano infatti il 22% in settembre e scendono al 13% in ottobre. Le valutazioni di normalità tra i due mesi passano dal 41% al 40%, mentre le indicazioni di bassi livelli di affluenza salgono dal 37% di settembre al 47% di ottobre. Il saldo in ottobre è pari a -34 contro -15 di settembre. In lieve peggioramento anche le richieste on line. Scendono al 13% dal 15% coloro che le valutano alte e salgono dal 35% al 40% coloro che le valutano basse. Il saldo scende a -27 da -20 di settembre.

PREVISIONI. In deciso peggioramento anche le previsioni di vendita a 3/4 mesi. In ottobre solo il 3% prevede un aumento delle vendite a breve termine (erano il 3% in settembre), mentre il 41% prevede stabilità (erano il 60% in settembre) e il 56% prevede una diminuzione delle vendite (erano il 36% in settembre). Il saldo si porta così in ottobre a -53 da -32.

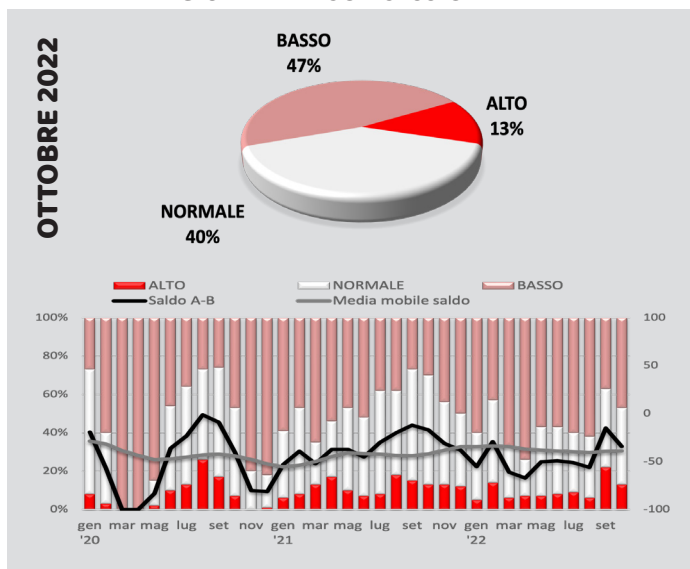
INCHIESTA CSP AUTO USATO - SERIE STORICHE VALUTAZIONI DEI CONCESSIONARI

	LIVELLI ATTUALI												PREVISIONI							
	CONSEGNE				AFFLUENZA SR				GIACENZE				CONSEGNE				PREZZI			
	A	N	B	S	A	N	B	S	A	N	B	S	A	N	B	S	A	N	B	S
O 2021	5	22	73	-68	13	57	30	-17	0	4	96	-96	19	40	41	-22	1	18	81	-80
N	1	24	75	-74	13	43	44	-31	1	6	93	-92	21	45	34	-13	4	37	59	-55
D	4	25	71	-67	12	38	50	-38	0	5	95	-95	28	45	27	1	7	41	52	-45
G 2022	5	35	60	-55	5	35	60	-55	2	3	95	-93	20	42	38	-18	5	40	55	-50
F	1	15	84	-83	14	43	43	-29	2	9	89	-87	30	38	32	-2	11	39	50	-39
M	1	19	80	-79	6	27	67	-61	2	11	87	-85	25	41	34	-9	6	43	51	-45
A	2	10	88	-86	7	19	74	-67	1	13	86	-85	23	45	32	-9	9	40	51	-42
M	2	28	70	-68	7	36	57	-50	2	16	82	-80	24	49	27	-3	10	54	36	-26
G	4	17	79	-75	8	35	57	-49	1	14	85	-84	24	50	26	-2	9	50	41	-32
L	1	24	75	-74	9	31	60	-51	5	10	85	-80	30	43	27	3	8	42	50	-42
A	4	19	77	-73	6	32	62	-56	1	14	85	-84	28	41	31	-3	6	54	40	-34
S	5	27	68	-63	22	41	37	-15	2	16	82	-80	40	37	23	17	4	60	36	-32
O	1	32	67	-66	13	40	47	-34	3	16	81	-78	28	50	22	6	3	41	56	-53

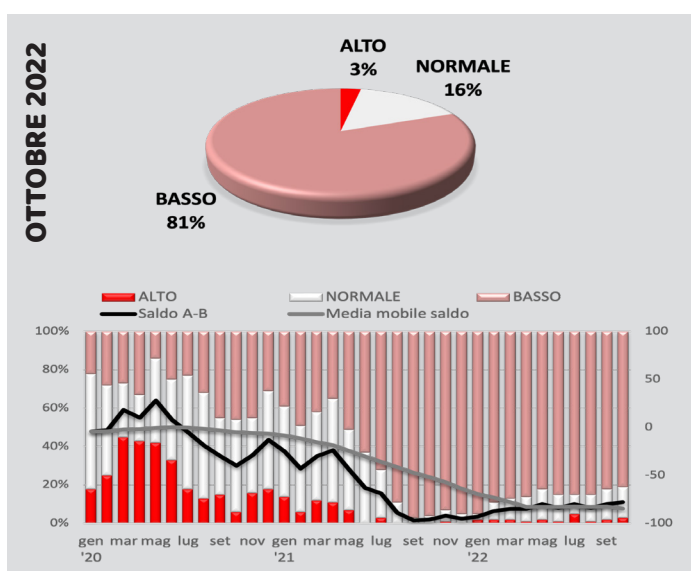
LIVELLO DELLE CONSEGNE GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



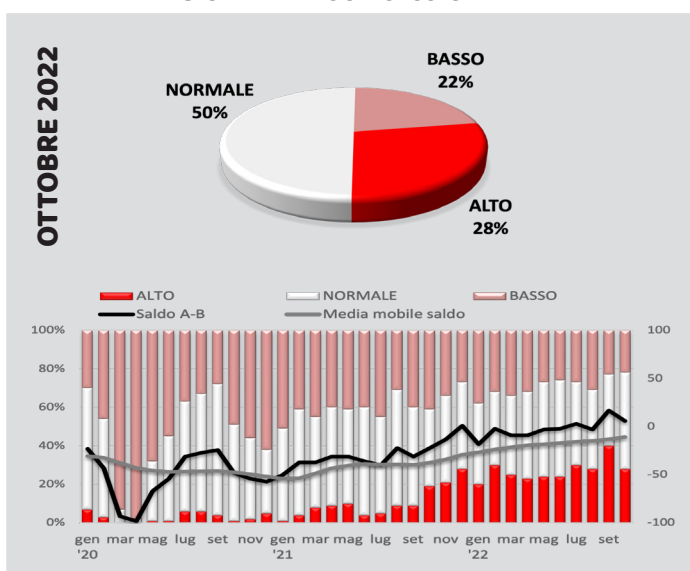
AFFLUENZA NELLE SHOW ROOM GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



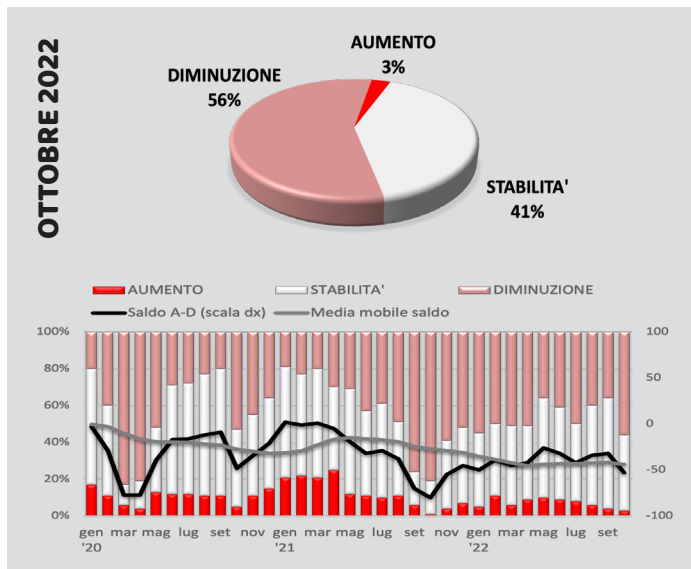
LIVELLO DELLE GIACENZE GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



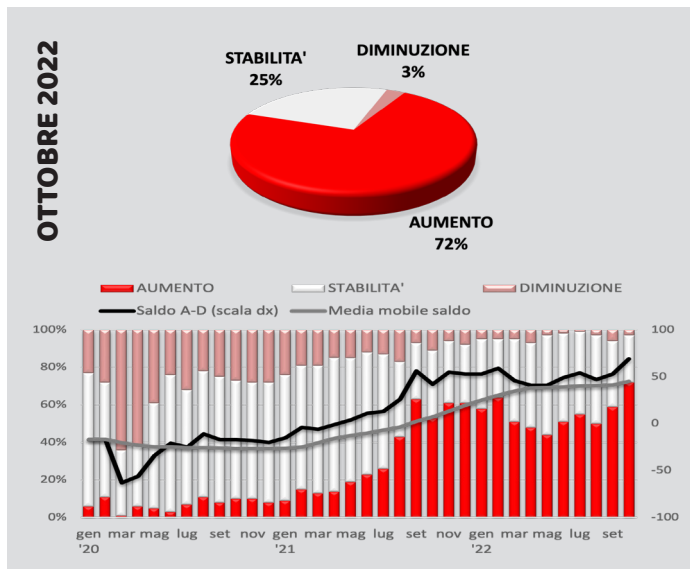
REDDITIVITÀ GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONI CONSEGNE GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



PREVISIONE PREZZI GIUDIZI DEI CONCESSIONARI



Europa Occidentale: auto sempre in crisi ma...

INVERSIONE DI TENDENZA PER LE IMMATRICOLAZIONI (OTTOBRE +14,1%)



In Europa Occidentale (UE+EFTA+UK) si intensificano i segnali di ripresa del mercato dell'auto. In ottobre le immatricolazioni hanno fatto registrare una crescita del 14,1% su ottobre 2021 con tutti i trenta mercati nazionali dell'area in crescita tranne quelli di cinque paesi non particolarmente importanti per le vendite di autovetture (Danimarca, Finlandia, Ungheria, Slovenia e Irlanda). La crescita di ottobre è la terza dopo tredici cali consecutivi. Fino a luglio il mercato dell'Europa Occidentale era infatti in profondo rosso con un calo rispetto al gennaio-luglio del 2021 del 13,3%. In agosto si è avuto il primo segnale positivo con una crescita del 3,4% rispetto allo stesso mese del 2021 seguita da una crescita, sempre sullo stesso mese dell'anno precedente, del 7,9% in settembre ed ora dalla crescita del 14,1% nell'ottobre scorso. L'inversione di tendenza si sta estendendo a tutti i mercati dell'Europa Occidentale ed è dovuta alla maggiore disponibili-

tà di auto nuove derivante dall'attenuarsi delle difficoltà delle case automobilistiche nel reperire componenti essenziali, ed in particolari microchip. L'inversione di tendenza è certamente un fatto positivo, ma non si può dimenticare che rispetto alla situazione precedente la pandemia, cioè rispetto al 2019, il mercato dell'auto dell'Europa Occidentale nei primi dieci mesi di quest'anno accusa ancora un calo del 31,1%. In Europa Occidentale il ritorno alla normalità per le vendite di auto è dunque ancora lontano.

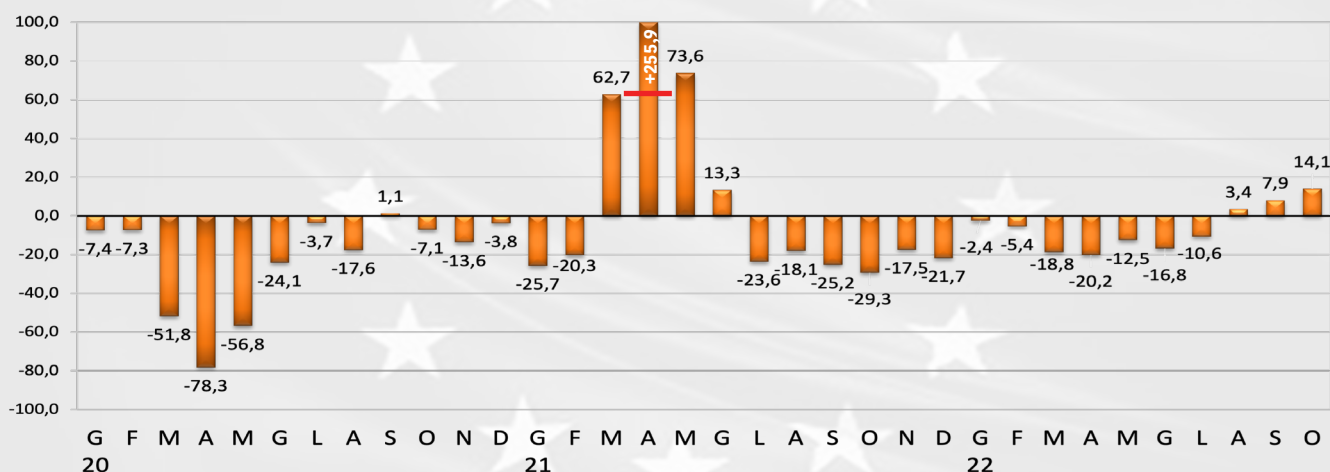
Tornando però alla ripresa in atto, in tutti i mercati le vendite appaiono sostenute soprattutto dagli acquisti delle società di noleggio a lungo termine e da quelli delle flotte aziendali. Ovunque ancora debole è la domanda dei privati e merita poi di essere segnalato che nei principali mercati dell'area crescono le immatricolazioni di auto elettriche (BEV secondo l'acronimo internazionale) ed hanno già raggiunto una quota a due cifre (a fine settembre: 14,6% in Germania, 14,5% nel Regno Unito e 12,7% in Francia). In controtendenza è invece il mercato italiano in cui, nei primi dieci mesi

dell'anno, le immatricolazioni di auto elettriche hanno subito un calo del 26,8% con una riduzione della quota sul totale delle immatricolazioni dal 4,2% del gennaio-ottobre 2021 al 3,6% dello stesso periodo del 2022. Le cause del ritardo dell'Italia sull'elettrico non paiono però essere attribuibili ad una minor propensione degli automobilisti italiani verso questa soluzione ecologica quanto essenzialmente alla carenza di punti di ricarica.

Mike Hawes, amministratore delegato Society of Motor Manufacturers and Traders inglese, ha dichiarato che il risultato ottenuto in ottobre è estremamente importante, anche se ottenuto confrontandosi con un debole 2021. Questo risultato però non è ancora sufficiente a compensare i danni causati dalla pandemia e dalle conseguenti carenze di approvvigionamento. Le prospettive per il prossimo anno mostrano che la ripresa è possibile e la crescita dei veicoli elettrici sembra destinata a continuare ma, per raggiungere gli obiettivi di zero emissioni, la crescita deve accelerare e i consumatori devono avere buone ragioni per investire.

IMMATRICOLAZIONI DI VETTURE IN EUROPA+EFTA+UK

Variazioni percentuali tendenziali



	OTTOBRE			GENNAIO - OTTOBRE		
PAESE	2022	2021	VAR. %	2022	2021	VAR. %
Austria	16.061	14.755	+8,9	179.270	204.636	-12,4
Belgium	30.451	25.045	+21,6	311.941	338.612	-7,9
Bulgaria	2.384	1.802	+32,3	24.359	20.842	+16,9
Croatia	3.024	2.812	+7,5	37.589	39.947	-5,9
Cyprus	824	814	+1,2	9.895	9.403	+5,2
Czech Republic	16.283	12.670	+28,5	160.126	174.494	-8,2
Denmark	10.852	12.663	-14,3	119.957	152.598	-21,4
Estonia	1.672	1.339	+24,9	17.853	19.872	-10,2
Finland	6.195	6.613	-6,3	69.117	85.277	-19,0
France	124.981	118.519	+5,5	1.237.048	1.378.892	-10,3
Germany	208.642	178.683	+16,8	2.076.527	2.196.244	-5,5
Greece	7.791	6.335	+23,0	90.727	88.091	+3,0
Hungary	8.260	9.130	-9,5	94.027	103.683	-9,3
Ireland	2.622	2.680	-2,2	104.054	103.425	+0,6
Italy	115.827	101.103	+14,6	1.091.894	1.266.795	-13,8
Latvia2	1.408	874	+61,1	14.049	12.488	+12,5
Lithuania	1.709	1.555	+9,9	22.315	27.908	-20,0
Luxembourg	3.465	2.952	+17,4	35.538	37.963	-6,4
Netherlands	28.992	24.081	+20,4	253.764	259.870	-2,3
Poland	32.001	31.259	+2,4	348.681	378.534	-7,9
Portugal	12.560	10.576	+18,8	126.322	123.101	+2,6
Romania	10.541	9.608	+9,7	105.817	97.870	+8,1
Slovakia	7.528	5.767	+30,5	65.634	64.486	+1,8
Slovenia	3.433	4.221	-18,7	40.191	47.319	-15,1
Spain	65.966	59.043	+11,7	666.247	706.997	-5,8
Sweden	22.383	19.962	+12,1	227.023	252.345	-10,0
EUROPEAN UNION	745.855	664.861	+12,2	7.529.965	8.191.692	-8,1
EU143	656.788	583.010	+12,7	6.589.429	7.194.846	-8,4
EU124	89.067	81.851	+8,8	940.536	996.846	-5,6
Iceland	811	740	+9,6	13.873	10.543	+31,6
Norway	12.558	11.579	+8,5	115.319	140.435	-17,9
Switzerland	17.185	15.060	+14,1	179.791	195.133	-7,9
EFTA	30.554	27.379	+11,6	308.983	346.111	-10,7
United Kingdom	134.344	106.265	+26,4	1.342.712	1.422.879	-5,6
EU + EFTA + UK	910.753	798.505	+14,1	9.181.660	9.960.682	-7,8

Sempre in grande difficoltà il mercato dei veicoli commerciali

OTTOBRE: ITALIA -7,3%, EUROPA OCCIDENTALE -14,4%



Nono calo consecutivo in **ottobre** per il **mercato italiano** dei veicoli commerciali con portata entro le 3,5 tonnellate. Secondo

i dati diffusi dall'Acea, in ottobre in Italia si registrano 13.717 immatricolazioni con un calo del 7,3% rispetto alle 14.794 unità immatricolate nello stesso mese dello scorso anno. Il consuntivo gennaio-ottobre delle immatricolazioni di commerciali accusa invece un calo dell'11,9% rispetto al allo stesso periodo del 2021.

"Per una ripresa del mercato e per uno sviluppo accelerato della mobilità a zero o bassissime emissioni anche per le merci e non solo per le persone - afferma Michele Crisci, Presidente dell'Unione delle Case automobilistiche estere (UNRAE) - occorre confrontarsi con il nuovo Governo su alcuni punti chiave. In particolare - evidenzia il presidente Crisci - occorre la predisposizione di una rete infrastrutturale adeguata e di una serie di misure che ne agevolino la realizzazione come sgravi fiscali per l'installazione di ricariche private, credito di im-

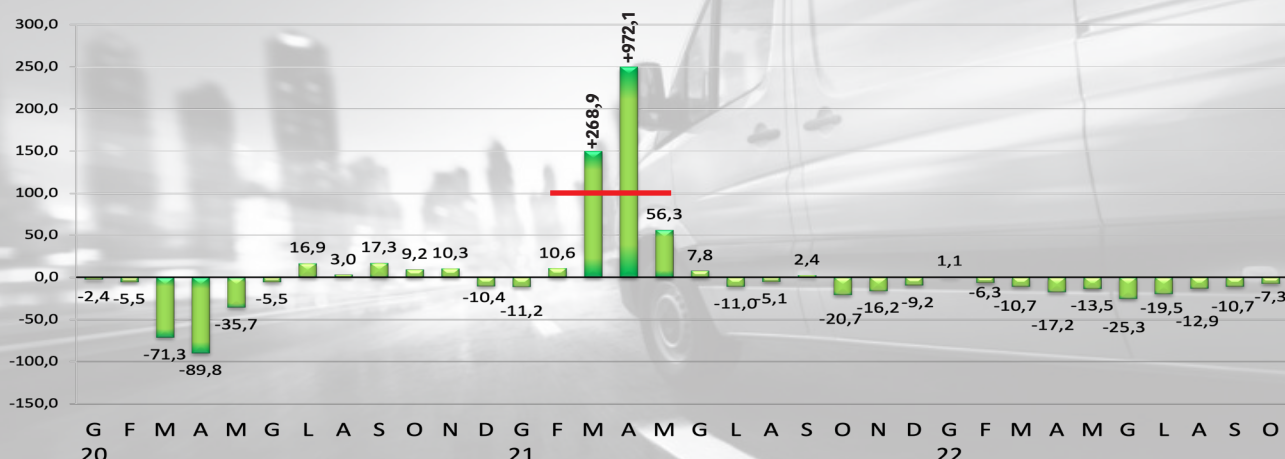
posta per gli investimenti in ricariche fast charge, emanazione di un preciso e puntuale cronoprogramma con obiettivi per singola area geografica e tipologia di strada ed un'accelerazione nell'emanazione delle norme attuative dei provvedimenti in materia. Per accelerare lo svecchiamento del parco veicolare serve inoltre l'estensione degli incentivi ad alimentazioni diverse dall'elettrico a fronte di rottamazione, con importi decrescenti in funzione dell'alimentazione e della massa". Ancora in difficoltà in **ottobre** il mercato dei veicoli commerciali fino alle 3,5 tonnellate di portata in **Europa Occidentale**. Secondo i dati diffusi sempre dall'Acea, le immatricolazioni nell'area in ottobre hanno fatto registrare infatti un calo del 14,4%. Si tratta del sedicesimo calo consecutivo. Tutti in calo sono in ottobre i cinque maggiori mercati che fanno parte dell'Europa Occidentale e che rappresentano il 71,3% delle immatricolazioni dell'intera area. Il Regno Unito accusa il calo maggiore (-18,4%) seguito dalla Germania (-16,6%), dall'Italia (-7,3%), dalla Francia (-6,7%) e dalla Spagna (-0,5%). Negativo anche il consuntivo gennaio-ottobre delle immatricolazioni dei veicoli commer-

ciali dell'Europa Occidentale. Nei primi dieci mesi dell'anno si registra infatti una contrazione del 20,4% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Mike Hawes, amministratore delegato di SMMT, l'associazione inglese dei produttori di autoveicoli, ha dichiarato che il mercato dei furgoni del Regno Unito continua a essere ostacolato dalla carenza di forniture a causa di condizioni operative difficili e che molto probabilmente continueranno fino al 2023 per poi attenuarsi nel corso dell'anno. La domanda di furgoni a emissioni zero rimane solida nonostante queste sfide, ma una transizione di successo verso l'obiettivo "zero emissioni" richiederà misure mirate a sostenere a lungo termine la fiducia degli operatori.

Raúl Morales, direttore della comunicazione dell'associazione spagnola Faconauto, ha affermato "che i dati diffusi confermano una preoccupante contrazione del mercato che non sappiamo quando cambierà. Questa tendenza ci lascia in una posizione di debolezza nel processo di decarbonizzazione del parco circolante in cui siamo impegnati e che culminerà nel 2035 quando potremo vendere solo veicoli a zero emissioni".

CONSEGNE DI VEICOLI COMMERCIALI IN ITALIA

Variazioni percentuali tendenziali

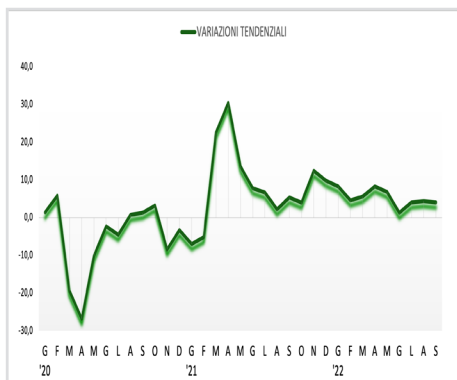


	OTTOBRE			GENNAIO - OTTOBRE		
PAESE	2022	2021	VAR. %	2022	2021	VAR. %
AUSTRIA	1.722	8.164	-78,9	18.340	53.310	-65,6
BELGIO	4.808	5.755	-16,5	47.338	62.059	-23,7
BULGARIA	447	410	+9,0	4.059	5.709	-28,9
CROAZIA	578	705	-18,0	5.850	7.007	-16,5
CIPRO	152	217	-30,0	1.671	1.644	+1,6
REPUBBLICA Ceca	1.240	1.457	-14,9	13.751	15.789	-12,9
DANIMARCA	1.863	2.211	-15,7	22.846	26.320	-13,2
ESTONIA	262	259	+1,2	3.211	3.581	-10,3
FINLANDIA	933	943	-1,1	9.185	11.037	-16,8
FRANCIA	28.144	30.149	-6,7	285.014	361.037	-21,1
GERMANIA	17.625	21.130	-16,6	181.283	223.017	-18,7
GRECIA	890	900	-1,1	8.070	8.915	-9,5
UNGHERIA	1.162	1.689	-31,2	15.213	19.098	-20,3
IRLANDA	1.447	1.270	+13,9	22.451	27.660	-18,8
ITALIA	13.717	14.794	-7,3	133.567	151.619	-11,9
LETTONIA	179	204	-12,3	1.981	2.154	-8,0
LITUANIA	255	228	+11,8	2.879	2.962	-2,8
LUSSEMBURGO	389	313	+24,3	3.258	3.880	-16,0
OLANDA	4.930	5.569	-11,5	48.725	58.624	-16,9
POLONIA	4.996	5.212	-4,1	50.988	60.472	-15,7
PORTOGALLO	1.868	2.352	-20,6	18.815	22.872	-17,7
ROMANIA	1.081	1.203	-10,1	11.246	13.440	-16,3
SLOVACHIA	584	587	-0,5	6.661	6.652	+0,1
SLOVENIA	511	700	-27,0	6.013	8.083	-25,6
SPAGNA	10.411	10.468	-0,5	97.266	130.578	-25,5
SVEZIA	2.572	2.401	+7,1	27.097	31.029	-12,7
UNIONE EUROPEA	102.766	119.290	-13,9	1.046.778	1.318.548	-20,6
UE 14	91.319	106.419	-14,2	923.255	1.171.957	-21,2
UE 12	11.447	12.871	-11,1	123.523	146.591	-15,7
IRLANDA	60	93	-35,5	1.388	985	+40,9
NORVEGIA	2.305	2.284	+0,9	23.147	28.404	-18,5
SVIZZERA	1.873	2.060	-9,1	20.157	24.456	-17,6
EFTA	4.238	4.437	-4,5	44.692	53.845	-17,0
REGNO UNITO	22.386	27.420	-18,4	235.962	294.656	-19,9
TOTALE UE + EFTA + UK	129.390	151.147	-14,4	1.327.432	1.667.049	-20,4

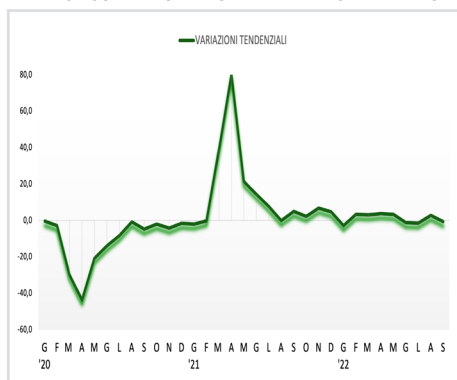
Il Pil è tornato ai livelli ante-crisi da pandemia, ma...

SI ADDENSANO LE OMBRE SULLE PROSPETTIVE DI CRESCITA DELL'ECONOMIA

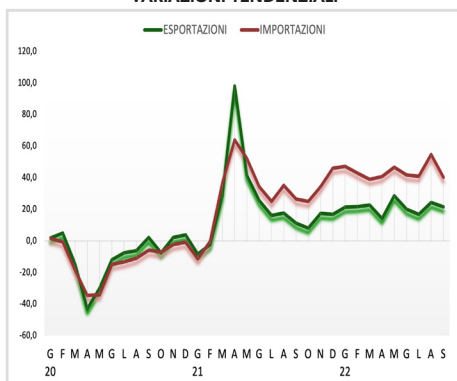
COMMERCIO AL DETTAGLIO
A PREZZI CORRENTI - DATI GREZZI



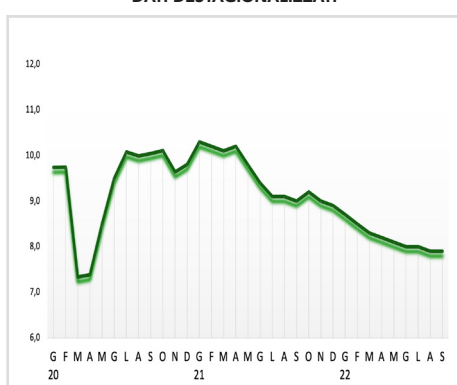
PRODUZIONE INDUSTRIALE
INDICE CORRETTO PER GLI EFFETTI DI CALENDARIO



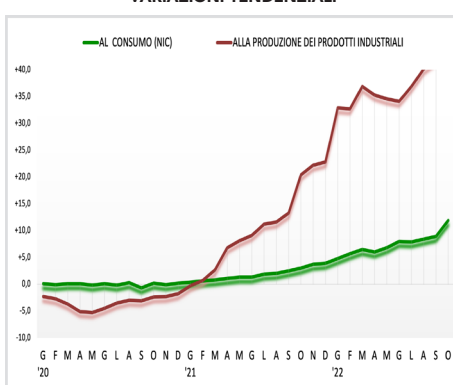
COMMERCIO ESTERO
VARIAZIONI TENDENZIALI



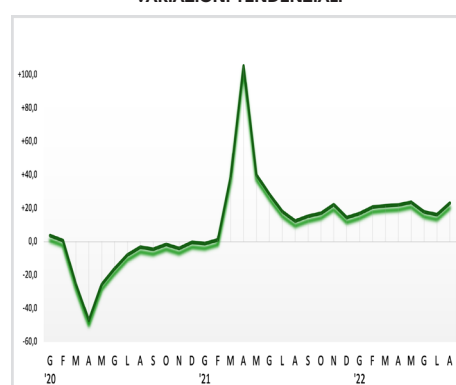
TASSO DI DISOCCUPAZIONE
DATI DESTAGIONALIZZATI



PREZZI
VARIAZIONI TENDENZIALI



FATTURATO DELL'INDUSTRIA
VARIAZIONI TENDENZIALI



E' l'inflazione l'elemento caratterizzante del quadro congiunturale mondiale con ripercussioni importanti sulla crescita. Per quanto riguarda il nostro Paese in ottobre il tasso di inflazione rispetto allo stesso mese del 2021 tocca l'11,8%. Secondo l'Istat nel terzo trimestre il Pil cresce di più della media dell'area euro. L'incremento già acquisito a fine settembre rispetto al 2022 è del 3,9% e conferma il pieno recupero del crollo del 2020 dovuto alla pandemia e alle conseguenze che ne sono derivate. Per il quarto trimestre dell'anno le prospettive non appaiono comunque particolarmente positive. Preoccupa in particolare l'inflazione ed anche il disavanzo della bilancia commerciale che continua ad aumentare sotto la spinta della crescita dei prezzi dei prodotti energetici, ma non solo. Anche per la fiducia di consumatori, imprese e operatori del settore auto in ottobre emergono chiari segnali di peggioramento, come emerge chiaramente dalla pagina dedicata a questo aspetto della congiuntura in questo numero di Dati e Analisi.

CONSUMI. Le vendite del commercio al dettaglio nei primi nove mesi dell'anno sono cresciute in volume dello 0,8% e in valore del 5,2%. La dinamica dei prezzi al consumo appare decisamente più forte per

i prodotti alimentari che per quelli non alimentari.

PRODUZIONE INDUSTRIALE. Battuta d'arresto per la produzione industriale in settembre che accusa un calo dell'1,8% sull'agosto scorso, mentre nella media del terzo trimestre il livello della produzione diminuisce dello 0,4% sul trimestre precedente.

COMMERCIO ESTERO. Nei primi nove mesi del 2022 le nostre esportazioni fanno registrare una crescita del 21,1%, mentre le importazioni crescono del 43,5%. Quest'ultimo dato è fortemente influenzato dalla forte crescita dei prezzi dei prodotti energetici. Il saldo della bilancia commerciale in settembre peggiora di 6,4 miliardi e porta il disavanzo dei primi 9 mesi dell'anno al 31,4%.

OCCUPAZIONE. In settembre, dopo due mesi in calo, torna a crescere l'occupazione e fa registrare 46.000 occupati in più sul mese precedente. Il tasso di disoccupazione scende al 7,9%, ma elevato è il tasso di inattività (34,6%).

PREZZI. Crescenti preoccupazioni desta l'inflazione. L'indice nazionale dei prezzi al consumo determinato dall'Istat in ottobre fa registrare un aumento del 3,4% su settembre e di ben l'11,8% su ottobre 2021.

Tutti negativi i segnali degli indicatori

FIDUCIA SU LIVELLI SEMPRE PIÙ DEPRESSI

Tutti negativi in ottobre i segnali che vengono dagli indicatori di fiducia dei consumatori e delle imprese elaborati dall'Istat e dall'indicatore di fiducia degli operatori del settore auto determinato dal Centro Studi Promotor.

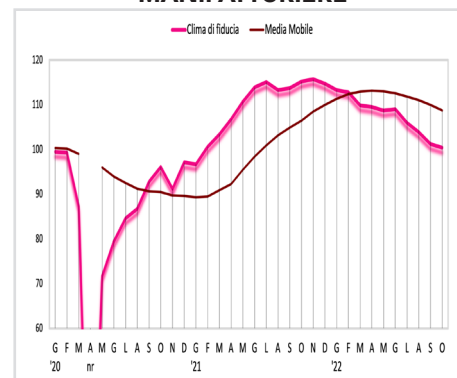
OPERATORI SETTORE AUTO. Calo pesante in ottobre per l'indicatore di fiducia degli operatori del settore auto che precipita a quota 15,30 da quota 22,00 di settembre (-6,7 punti). La discesa dell'indicatore sul mercato dell'auto dipende dal peggioramento dei giudizi su tutti gli aspetti considerati sia per il nuovo che per l'usato raccolti dal Centro Studi Promotor nella consueta indagine congiunturale condotta a fine ottobre.

CONSUMATORI. Dinamica negativa per il secondo mese consecutivo per l'indice di fiducia dei consumatori determinato dall'Istat. In ottobre l'indice si porta infatti a quota 90,1 da 94,8 accusando una perdita di 4,7 punti. Anche tutti i quattro indicatori calcolati dall'Istat mensilmente derivanti dalle componenti dell'indice presentano una dinamica negativa. Secondo l'Istat il clima corrente e quello personale registrano i cali più accentuati passando, rispettivamente, da quota 96,9 a quota 91,0 e da quota 99,3 a quota 94,3, men-

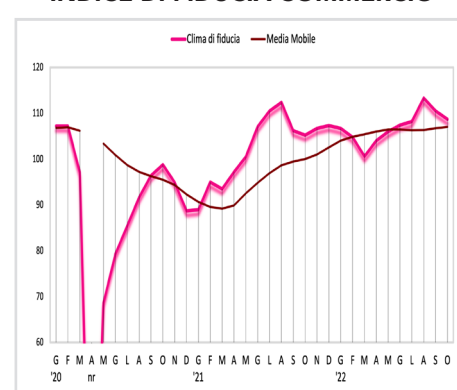
tre il clima economico e quello futuro subiscono flessioni più contenute (rispettivamente da quota 81,3 a quota 77,6 e da quota 91,8 a quota 88,8). Contribuiscono al deciso calo dell'indice - sottolinea l'Istat - soprattutto le opinioni sulla possibilità di risparmiare in futuro e quelle sull'opportunità di acquistare beni durevoli, seguite da giudizi in deterioramento sia sulla situazione economica personale sia su quella del Paese.

IMPRESE. Ancora un nuovo calo in ottobre per l'indice di fiducia delle imprese determinato dall'Istat. Si tratta del quarto calo consecutivo registrato dopo il buon risultato di giugno. In ottobre l'indice cala ulteriormente di 0,6 punti passando così da quota 105,1 di settembre a quota 104,5. L'Istat evidenzia che il clima di fiducia delle imprese peggiora in ottobre in tre dei quattro settori che lo compongono. L'indice del settore manifatturiero passa infatti da quota 101,2 a quota 100,4 (-0,8 punti), quello delle costruzioni da quota 159,5 a quota 157,5 (-2 punti) e quello del commercio al dettaglio da quota 110,5 a quota 108,7 (-1,8 punti). Diverso è invece l'andamento dell'indice dei servizi di mercato che rimane sostanzialmente stabile passando da quota 95,8 a quota 95,9 (+0,1 punti).

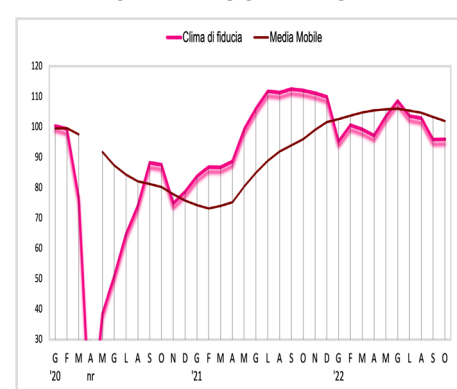
INDICE DI FIDUCIA IMPRESE MANIFATTURIERE



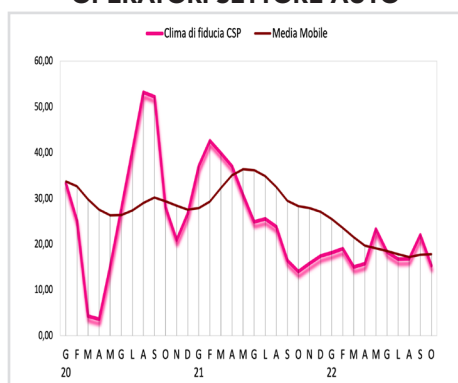
INDICE DI FIDUCIA COMMERCIO



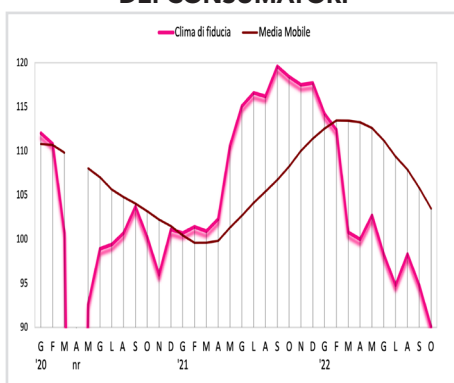
INDICE DI FIDUCIA DEI SERVIZI



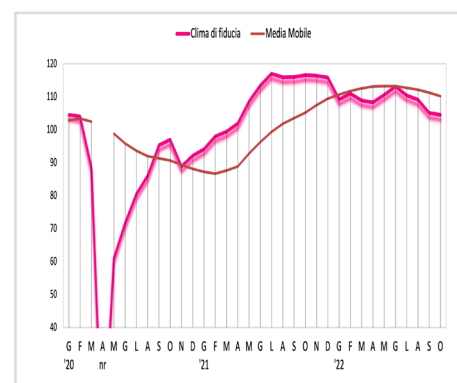
INDICE DI FIDUCIA CSP OPERATORI SETTORE AUTO



INDICE DI FIDUCIA DEI CONSUMATORI



INDICE DI FIDUCIA IMPRESE



Nonostante il lieve calo in settembre dei prezzi medi alla pompa di benzina e gasolio auto

LE DIFFICOLTÀ ECONOMICHE E DI APPROVVIGIONAMENTO PESANO SUI PREZZI DEI CARBURANTI

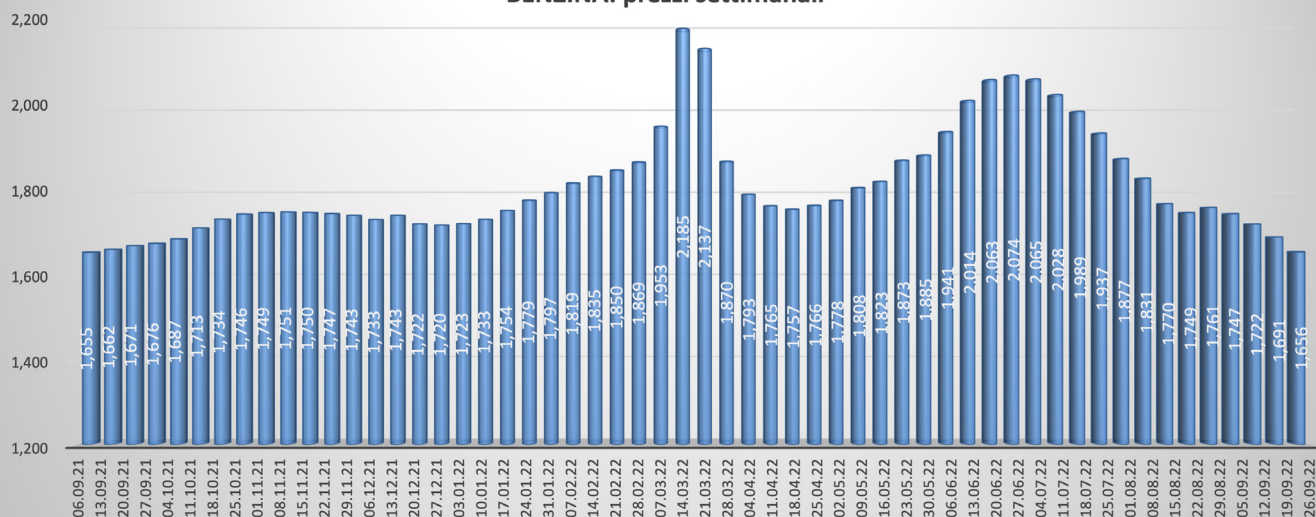


In lieve calo in settembre i prezzi alla pompa di benzina e gasolio auto, ma sempre comunque superiori ai prezzi registrati nel settembre dello scorso anno (benzina +2,3%; gasolio +19,3%). Nonostante i prezzi elevati, nel mese si registra un aumento dei consumi dei due carburanti del 2,8% con un aumento della spesa per famiglie e imprese del 17,6% (942 milioni di euro). Una spesa per gli italiani però ancora calmi-

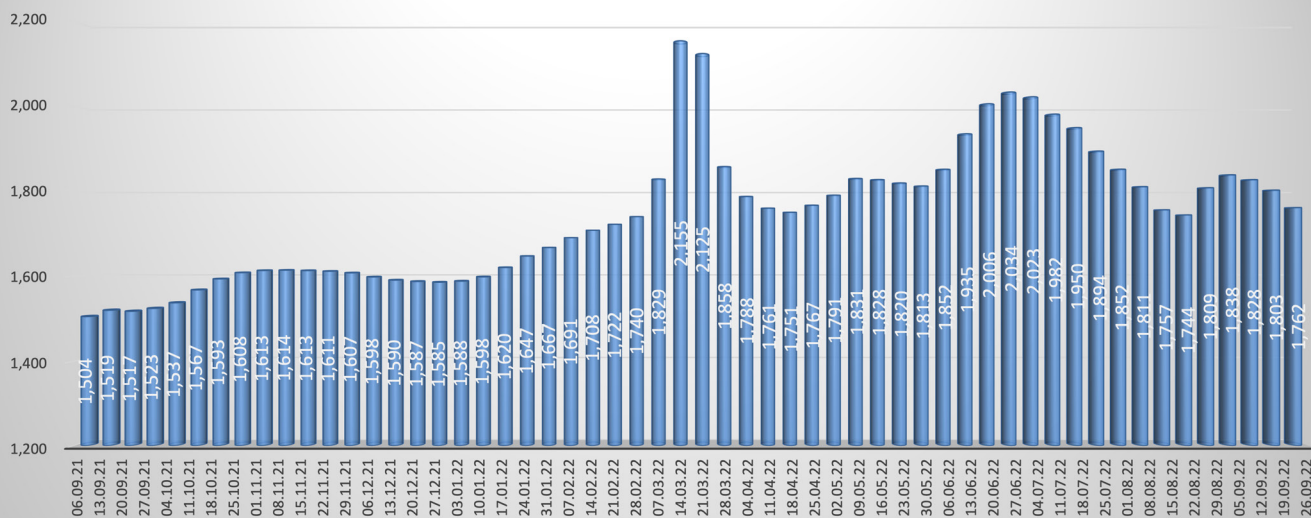
ta dagli sconti sulle accise entrati in vigore il 22 marzo scorso e prorogati fino al 31 dicembre, sconti che hanno contribuito in settembre ad una riduzione delle entrate per l'Erario del -20,3% rispetto a settembre 2021 (647 milioni di euro). Analizzando poi l'andamento dei prezzi di benzina e gasolio auto nei primi nove mesi dell'anno, dalle elaborazioni del Centro Studi Promotor sui dati del Ministero della Transizione Ecologica, emerge che nel periodo gennaio-settembre i prezzi medi alla pompa della benzina sono aumentati del 17,2% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, mentre per il gasolio per au-

totrazione l'aumento del prezzo medio è stato del 25,8%. La forte e inaspettata differenza tra gli aumenti dei prezzi dei due carburanti a sfavore del diesel può essere ricondotta alle sanzioni imposte dall'Unione Europea alla Russia. Queste sanzioni hanno portato ad una riduzione delle importazioni di gasolio nel momento in cui invece stava aumentando la sua richiesta sia per la ripresa completa di tutte le attività economiche che avevano subito un rallentamento nel periodo della pandemia sia perché molte attività industriali, visti i fortissimi aumenti dei costi del gas, hanno incrementato i consumi di gasolio.

BENZINA: prezzi settimanali



GASOLIO AUTO: prezzi settimanali



BENZINA								
ANNI	CONSUMI		SPESA		IMPOSTE		COMP. IND.LE	
	mld di litri	var%	mld di litri	var%	mld di euro	var%	mld di euro	var%
2001	22,1	-1,7	23,2	-4,5	15,4	-2,1	7,8	-8,9
2002	21,5	-2,6	22,5	-3,1	15,4	-0,3	7,1	-8,7
2003	20,9	-2,8	22,1	-1,8	15,0	-2,5	7,1	-0,1
2004	19,7	-5,7	22,2	0,4	14,7	-2,0	7,5	5,4
2005	18,2	-7,5	22,2	0,3	14,0	-4,9	8,3	10,5
2006	17,1	-5,9	22,0	-0,8	13,3	-4,4	8,7	5,1
2007	16,1	-6,1	20,9	-5,1	12,6	-5,9	8,4	-3,9
2008	14,9	-7,2	20,6	-1,3	11,9	-5,5	8,8	5,0
2009	14,4	-3,9	17,7	-14,1	11,1	-6,9	6,7	-23,9
2010	13,5	-5,9	18,4	3,8	10,7	-3,3	7,7	15,5
2011	12,7	-6,0	19,7	7,2	10,9	2,0	8,8	14,4
2012	11,3	-10,8	20,3	2,7	11,7	6,8	8,6	-2,3
2013	10,8	-4,8	18,9	-6,9	11,2	-4,1	7,7	-10,7
2014	10,7	-1,8	18,3	-3,6	11,1	-1,2	7,2	-7,0
2015	10,6	-1,2	16,3	-11,6	10,6	-4,6	5,6	-22,4
2016	10,3	-2,9	14,8	-8,8	10,2	-4,5	4,7	-17
2017	9,87	-4,1	15,1	1,5	9,9	-2,6	5,2	10,7
2018	9,92	0,5	15,9	5,5	10,1	1,9	5,8	12,4
2019	9,93	0,1	15,6	-1,9	10,0	-0,5	5,6	-4,2
2020	7,8	-21,2	11,2	-28,3	7,7	-23,1	3,5	-37,5
2021	9,5	21,7	15,5	37,9	9,7	25,9	5,7	64,6
2022: gen-set	7,9	12,7 (*)	14,7	32,0 (*)	7,0	-1,1 (*)	7,6	90,7 (*)

(*) variazione percentuale rispetto a gen-set 2021 - Elaborazioni CSP su dati del Ministero della Transizione Ecologica

GASOLIO								
ANNI	CONSUMI		SPESA		IMPOSTE		COMP. IND.LE	
	mld di litri	var%	mld di litri	var%	mld di euro	var%	mld di euro	var%
2001	24,2	9,8	21,0	6,9	12,8	9,4	8,2	3,1
2002	25,6	5,7	21,9	4,1	14,0	8,9	7,9	-3,4
2003	26,9	5,1	23,6	7,7	14,8	5,9	8,8	10,9
2004	28,7	6,7	27,0	14,5	16,0	8,4	11,0	24,6
2005	29,4	2,3	32,6	20,7	17,5	9,1	15,1	37,7
2006	30,6	3,9	35,6	9,1	18,5	6,0	17,0	12,6
2007	31,5	3,1	36,7	3,2	19,3	4,3	17,4	2,0
2008	31,3	-0,5	42,1	14,8	20,3	4,8	21,9	26,0
2009	30,6	-2,5	33,1	-21,4	18,5	-9,0	14,7	-32,9
2010	30,5	0,0	37,1	12,0	19,1	3,4	18,0	22,7
2011	30,8	0,8	44,5	20,1	21,6	13,0	23,0	27,6
2012	27,6	-10,4	47,1	5,6	24,9	15,2	22,2	-3,3
2013	26,9	-2,7	44,5	-5,5	24,4	-2,1	20,2	-9,2
2014	27,4	1,8	44,2	-1,0	25,0	2,1	19,3	-4,7
2015	28,0	1,8	39,3	-11,3	24,4	-2,6	15,0	-22,5
2016	27,9	-0,1	35,8	-9	23,7	-2,7	12,1	-19,1
2017	27,8	-1,1	38,4	6,8	24,0	1,0	14,3	18,1
2018	29,0	4,3	43,3	12,5	25,7	6,7	17,6	22,1
2019	28,6	-1,3	42,4	-2,1	25,3	-1,5	17,0	-2,9
2020	23,9	-16,6	31,5	-25,7	20,4	-19,4	11,1	-35,1
2021	27,8	15,9	41,3	30,5	23,8	15,9	17,5	57,5
2022: gen-set	21,6	5,3 (*)	39,3	32,5 (*)	16,7	-7,4 (*)	22,6	94,0 (*)

(*) variazione percentuale rispetto a gen-set 2021 - Elaborazioni CSP su dati del Ministero della Transizione Ecologica

BENZINA E GASOLIO								
ANNI	CONSUMI		SPESA		IMPOSTE		COMP. IND.LE	
	mld di litri	var%	mld di litri	var%	mld di euro	var%	mld di euro	var%
2001	46,3	4,0	44,2	0,6	28,2	2,8	16,0	-3,1
2002	47,1	1,7	44,4	0,3	29,3	3,9	15,1	-6,0
2003	47,8	1,5	45,7	2,9	29,8	1,5	15,9	5,7
2004	48,4	1,3	49,2	7,7	30,7	3,2	18,5	16,0
2005	47,6	-1,7	54,8	11,5	31,4	2,4	23,4	26,6
2006	47,7	0,2	57,6	5,1	31,9	1,4	25,7	10,0
2007	47,6	-0,2	57,6	0,0	31,9	0,0	25,7	0,0
2008	46,3	-2,8	62,8	9,0	32,1	0,8	30,6	19,2
2009	44,9	-3,0	50,8	-19,0	29,5	-8,2	21,3	-30,4
2010	44,0	-1,9	55,5	9,1	29,8	0,9	25,7	20,4
2011	43,5	-1,3	64,3	15,8	32,5	9,1	31,8	23,7
2012	38,9	-10,5	67,4	4,7	36,5	12,4	30,9	-3,0
2013	37,7	-3,3	63,4	-5,9	35,5	-2,7	27,9	-9,6
2014	38,1	0,7	62,5	-1,8	36,1	1,0	26,5	-5,4
2015	38,6	0,9	55,6	-11,4	35,0	-3,2	20,6	-22,5
2016	38,2	-0,9	50,6	-8,9	33,86	-3,3	16,8	-18,6
2017	37,6	-1,9	53,5	5,3	33,95	-0,1	19,5	16,1
2018	38,9	3,3	59,2	10,5	35,8	5,3	23,4	19,5
2019	38,6	-1	58,0	-2	35,4	-1,2	22,6	-3,2
2020	31,7	-17,8	42,7	-26,4	28,1	-20,4	14,5	-35,7
2021	37,3	17,3	56,7	32,4	33,5	18,6	23,2	59,2
2022: gen-set	29,5	7,2 (*)	54,0	32,3 (*)	23,7	-5,6 (*)	30,3	93,1 (*)

(*) variazione percentuale rispetto a gen-set 2021 - Elaborazioni CSP su dati del Ministero della Transizione Ecologica

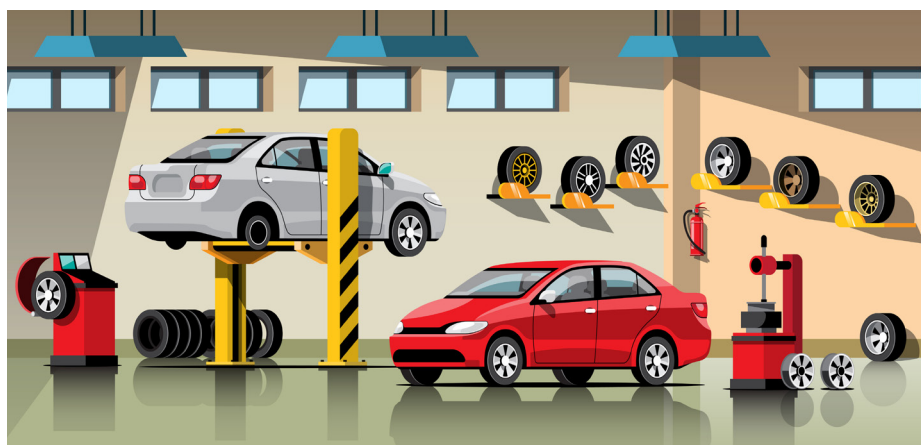
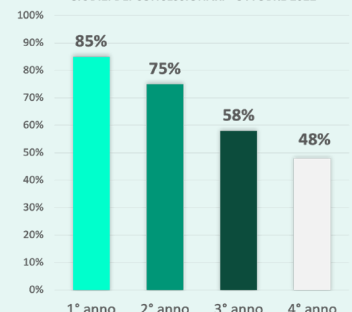
Indagine annuale del Centro Studi Promotor sull'attività di officina

IL FATTURATO DELLE OFFICINE DELLE CONCESSIONARIE IN AUMENTO DEL 41% NEL 2022

Il Centro Studi Promotor conduce ogni anno regolarmente dal 1993 un'indagine speciale sull'attività di officina delle concessionarie. La prima domanda posta agli operatori verteva sulla fedeltà all'officina della concessionaria da parte degli acquirenti negli anni successivi all'acquisto della vettura. Secondo i concessionari l'85% degli acquirenti rimane fedele per il primo anno, ma nel corso degli anni successivi la fedeltà cala fino a raggiungere il 48% nel quar-

to anno dall'acquisto. Agli operatori è stato poi chiesto quanto le difficoltà legate all'attuale situazione economica avrebbero influito a lungo termine su alcuni aspetti legati all'attività della propria officina (prezzi, volume di attività e fatturato). Secondo il 59% degli operatori le difficoltà legate all'attuale situazione economica comporteranno un aumento nei prezzi dei servizi, mentre per il 39% i prezzi rimarranno invariati e solo per un 2% diminuiranno. Il

FEDELTA' ALL'OFFICINA DELLA CONCESSIONARIA
GIUDIZI DEI CONCESSIONARI - OTTOBRE 2022

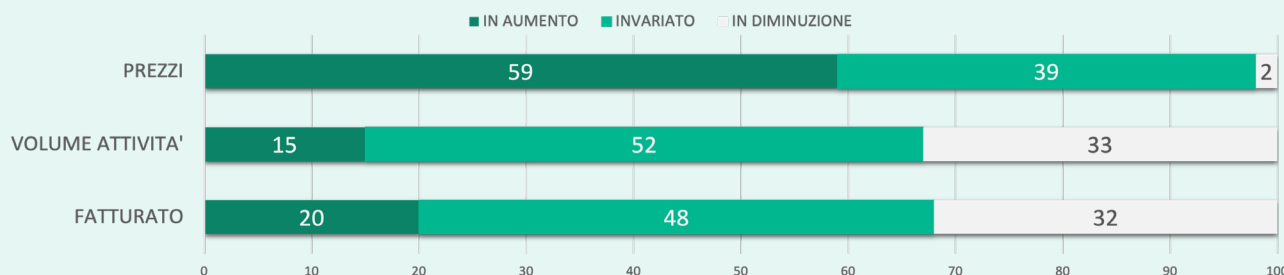


volume di attività dell'officina invece, mentre per il 52% degli operatori rimarrà invariato, per il 33% diminuirà e per il 15% aumenterà. Questi volumi di attività portano a prevedere per i prossimi mesi un fatturato stabile per il 48% degli interpellati, in diminuzione per il 32% in aumento per il 20%.

Il fatturato dell'anno in corso invece, rispetto a quello dello scorso anno, è stato valutato dal 41% dei concessionari in aumento, dal 47% stabile e dal 12% in diminuzione.

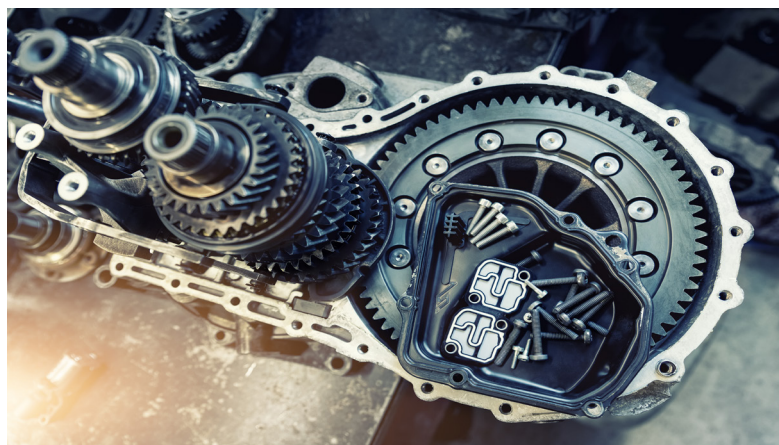
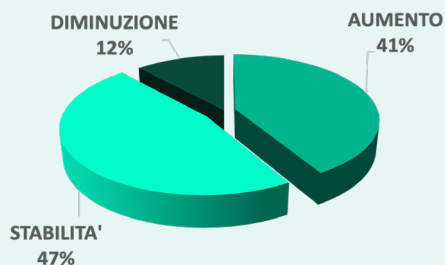
EFFETTI A LUNGO TERMINE DELLA NUOVA SITUAZIONE ECONOMICA SULL'ATTIVITA' DI OFFICINA

Giudizi dei concessionari - Ottobre 2022



ANDAMENTO DEL FATTURATO PER ASSISTENZA DELLE RETI UFFICIALI RISPETTO ANNO PRECEDENTE

GIUDIZI DEI CONCESSIONARI - OTTOBRE 2022

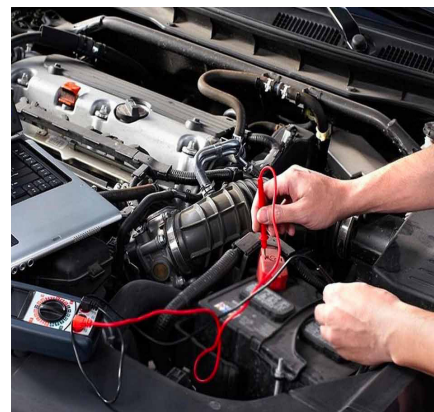


Indagine annuale del Centro Studi Promotor sulle revisioni

REVISIONI: CONCESSIONARI PIÙ CHE SODDISFATTI

Il Centro Studi Promotor nell'ambito dell'inchiesta congiunturale di ottobre ha condotto la rilevazione annuale sulle revisioni eseguite dalle concessionarie. Un dato rilevante che emerge è che rispetto agli anni precedenti aumentano lievemente le riparazioni eseguite dalle officine di revisione dei concessionari sulle auto da sottoporre ai controlli (41,7%). Cala invece, rispetto agli anni precedenti, la percentuale

di vetture portate a revisione dai meccanici (18,7%). Le officine di revisione dei concessionari continuano comunque ad essere insoddisfatte della tariffa per le revisioni che dovrebbe, secondo il loro giudizio, attestarsi sui 100 euro. Dalla rilevazione del Centro Studi Promotor emerge inoltre che i giudizi dei concessionari relativi a tutti gli altri aspetti legati allo svolgimento dell'attività di revisione delle officine



ne delle concessionarie (vedi tabella qui sotto) sono in miglioramento. Il voto medio dato alla valutazione complessiva su questa attività è infatti pari a 6,4. Tra gli aspetti valutati dagli interpellati spicca per il suo voto positivo il riflesso sull'immagine dell'azienda del gestire l'attività di revisione per conto dello Stato, che è indubbiamente considerato dai concessionari un importante elemento distintivo, che raggiunge il voto di 7,3.

REVISIONI - I GIUDIZI DEI CONCESSIONARI

QUESITI	ott' 22	ott' 21	ott' 20	ott' 19	ott' 18	ott' 17	ott' 16	ott' 15	ott' 14	ott' 13	ott' 12
QUAL È LA PERCENTUALE DI VETTURE PORTATE A REVISIONE DA MECCANICI?	18,7%	21,4%	19,7%	26,1%	24,6%	19,3%	27,7%	22,9%	22,5%	26,6%	22,2%
QUAL È LA PERCENTUALE DI VETTURE PORTATE A REVISIONE SU CUI ESEGUITE DIRETTAMENTE RIPARAZIONI?	41,7%	40,5%	37,7%	31,3%	40,8%	34,3%	40,3%	38,9%	34,2%	30,7%	37,9%
QUALE DOVREBBE ESSERE IL GIUSTO PREZZO DA FAR PAGARE PER L'ESECUZIONE DELLE REVISIONI? (in euro)	101	98	97	88	95	90	91	90	91	91	91

REVISIONI - SODDISFAZIONE DEI CONCESSIONARI (voto da 1 a 10)

ASPETTI	ott' 22	ott' 21	ott' 20	ott' 19	ott' 18	ott' 17	ott' 16	ott' 15	ott' 14	ott' 13	ott' 12
REMUNERATIVITA'	5,1	4,7	4,3	5,1	4,8	5,3	4,6	5,0	4,8	4,7	5,7
APPORTO LAVORO DI OFFICINA	5,4	5,3	5,5	5,3	5,5	5,5	5,4	5,8	5,2	5,2	5,8
CONTATTI CON POTENZIALI ACQUIRENTI	5,9	5,5	5,5	5,5	5,6	5,8	5,7	5,7	4,9	5,1	5,5
RAPPORTI CON MOTORIZZAZIONE CIVILE	4,7	4,8	4,3	5,4	5,3	5,6	6,0	5,3	5,3	5,9	6,6
IMMAGINE DELL'AZIENDA	7,3	7,0	6,9	6,7	7,2	7,4	7,4	7,2	7,1	7,4	7,2
GIUDIZIO COMPLESSIVO	6,4	6,1	5,7	6,0	6,1	6,5	6,7	6,3	6,1	6,5	6,7

NUOVO AUTO AZIENDALI MAGAZINE

La Bibbia del fleet manager

www.autoaziendalimagazine.it

N. 49 GENNAIO/FEBBRAIO 2021

Auto Aziendali magazine

LA RIVISTA DEL FLEET MANAGER

FLOTTE: CINQUE RICETTE PER MARIO DRAGHI



di Pietro Teofilatto a pag. 16



Ford Explorer



MAURO CARUCCIO
CEO di Toyota Financial Services Italia
Chairman & CEO di Toyota Fleet Mobility Italia

INCHIESTA MOBILITÀ ELETTRICA ARRIVANO ANCHE I VEICOLI COMMERCIALI

PROTAGONISTI pag. 18

PER ESSERE SEMPRE PIÙ VICINI ALLE NECESSITÀ DELLE FLOTTE DI AUTO

Anno nuovo, vita nuova... e anche AAm si rinnova!

La fine del 2020 ha segnato come ogni anno, la conclusione di un ciclo e l'inizio di un nuovo. Il 2021, che si apre con la firma della pace, è caratterizzato da un rescaling globale e da nuovi contenuti. Stanno implementando anche i servizi digitali che mettono a disposizione dei nostri lettori, oltre novità sono in arrivo, continue a seguirle e ne saprete di più!

Arriva il 2021 e anche Auto Aziendali magazine cambia pelle: il primo numero del nuovo anno, infatti, è caratterizzato da un rescaling globale e da nuovi contenuti. Stanno implementando anche i servizi digitali che mettono a disposizione dei nostri lettori, oltre novità sono in arrivo, continue a seguirle e ne saprete di più!

EDITORIALE

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

CO2 e fringe benefit dettano le carli

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

OPINIONI

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

PROTAGONISTI

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

SCENARI ELETTRICI

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

PER IL MERCATO DELL'ELETTRICO

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone

di Vincenzo Corleone