



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dall'11 al 17 giugno

Torino, 20 giugno 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
50/54	Uomini e Trasporti	01/05/2024	<i>Supplemento - La sostenibilita' ambientale</i>	2
65/66	Uomini e Trasporti	01/05/2024	<i>Supplemento - La guerra delle lobby</i>	7
48/51	Forbes Italia	01/06/2024	<i>Crepuscolo d' Europa (T.Carboni)</i>	9
12/13	Auto Tecnica	01/06/2024	<i>Il manifesto con le priorit� dell'industria italiana della mobilita'</i>	13
18/24	Parts	01/06/2024	<i>Automotive 2024: problemi e prospettive</i>	15
	Italia-informa.com	11/06/2024	<i>Anfia: "La produzione cala ancora, ad aprile -20,3%"</i>	20
	Autoblog.it	11/06/2024	<i>Produzione auto in Italia: -20,3% ad aprile 2024, industria automobilistica italiana in crisi?</i>	23
	Motorionline.com	11/06/2024	<i>Anfia: ad aprile in Italia la produzione cala ancora, -20,3%</i>	24
	LeaseNews.it	11/06/2024	<i>Anfia: mercato auto Italia a maggio 2024</i>	27
	Industriaitaliana.it	12/06/2024	<i>Materiali avanzati: una sfida europea e nazionale. Se ne parla il 17 giugno alle 10, allevento del C</i>	28
	Motorionline.com	12/06/2024	<i>Mercato auto Italia 2024: a maggio altro crollo delle elettriche</i>	33

2

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

LA SOSTENIBILI

LE IMMATRICOLAZIONI

72

sono gli autocarri a trazione elettrica oltre le 3,5 tonnellate immatricolati nel 2023, con un aumento del 323,5% e una quota dello 0,25%.

(Acfia)

6.142

sono gli autocarri a trazione elettrica sotto le 3,5 tonnellate immatricolati nel 2023, con un aumento dello 0,47% e una quota del 3,13%.

(Unrae)



IL CIR

27.746

sono gli autocarri a gasolio oltre le 3,5 tonnellate immatricolati nel 2023, con un aumento del 12,30% e una quota del 97,06%.

(Acfia)

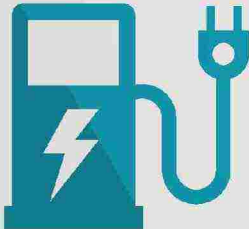
157.982

sono gli autocarri a gasolio sotto le 3,5 tonnellate immatricolati nel 2023, con un aumento del 3,94% e una quota dell'80,39%.

(Unrae)



I PUNTI DI RICARICA ELETTRICI



2.535

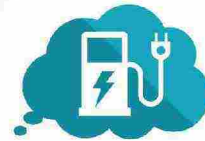
sono i punti di ricarica elettrica esistenti in Italia con potenza genericamente superiore ai 150 kW.

(Motus-E)

3.600-4.800

sono i punti di ricarica elettrica da 600-1000 kW per veicoli pesanti necessari in Italia per rispettare il programma dell'Unione europea.

(Motus-E)



TÀ AMBIENTALE

COLANTE



12.948

sono gli autocarri a trazione elettrica circolanti al 31 dicembre 2022, con una quota dello 0,30%.

(Elaborazione «Uomini e Trasporti» su dati ACI)



3.958.397

sono gli autocarri a gasolio circolanti al 31 dicembre 2022, con una quota del 90,76%.

(Elaborazione «Uomini e Trasporti» su dati ACI)

IL MAREBONUS



3,679

sono i milioni di camion imbarcati nel 1° triennio di Marebonus (2016-2020).

(RAM, 2024)

2.494

sono i milioni di chilometri sottratti al traffico nel 1° triennio di Marebonus (2016-2020).

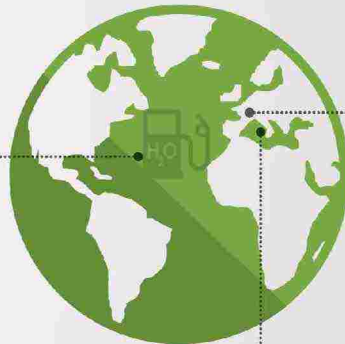
(RAM, 2024)

286,4

sono i milioni di euro spesi nel 1° triennio di Marebonus (2016-2020).

(RAM, 2024)

LE STAZIONI PER L'IDROGENO



921

sono le stazioni di erogazione di idrogeno da autotrazione nel mondo.

(H2station.org)

265

sono le stazioni di erogazione di idrogeno da autotrazione in Europa.

(H2station.org)

56,2% **2**

è la quota di energia prodotta in Italia da fonti fossili.

(H2station.org)

sono le stazioni di erogazione di idrogeno da autotrazione in Italia.

(H2station.org)

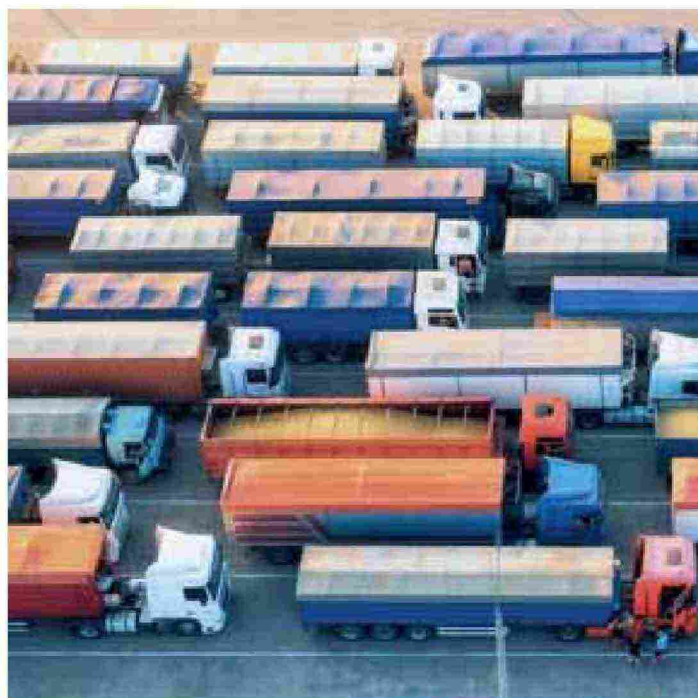


2.1. TRA I PESANTI L'ELETTRICO NON SFONDA

Inutile. l'elettrico tra i veicoli pesanti ancora non sfonda. Gli ultimi dati sulle immatricolazioni del 2023, forniti dall'Anfia, l'associazione dei costruttori italiani, registrano tra i veicoli adibiti al trasporto delle merci con più di 3,5 tonnellate di portata, soltanto 72 camion a batteria venduti lo scorso anno. Che, per l'ambientalismo ottimista rappresentano il 323% di aumento rispetto ai 17 venduti nel 2022, mentre per quello pessimista sono lo 0,3% dell'immatricolato. Il quale immatricolato, peraltro, ha visto il gasolio registrare in più quasi un punto percentuale, passando dal 96,20 al 97,06%, e 3 mila veicoli, da 24.713 a 27.746.

E i primi due mesi del 2024, anche se segnano un leggero incremento nella quota dei veicoli pesanti a batteria, lascia pur sempre al diesel il 96,1% delle immatricolazioni e fa crescere l'elettrico, dallo 0,25% allo 0,80%: si parla di 5.017 veicoli a gasolio contro 42 elettrici. Che sembra stiano assorbendo la quota degli ibridi, che nel 2023 erano (in crescita) allo 0,87% e nei primi due mesi di quest'anno sono crollati allo 0,04%.

In ogni caso quote sotto l'1% che i produttori spiegano con una politica di incentivi bisognosi di correzioni e finanziamenti più consistenti. Lo stesso fondo strutturale di 25 milioni annui, ha affermato il delegato Anfia per il trasporto merci, **Luca Sra**, «non risulta sufficiente a stimolare un rinnovo strutturale del parco circolante dell'autotrasporto, sia per la sua natura discontinua che per la prevista disponibilità limitata di risorse». E dall'Unrae gli fa eco il presidente **Michele Crisci**, ricordando «le forti critiche all'attuale schema degli incentivi, che con un avanzo di circa il 92% delle risorse a fine 2023 ha mostrato la sua inefficacia».

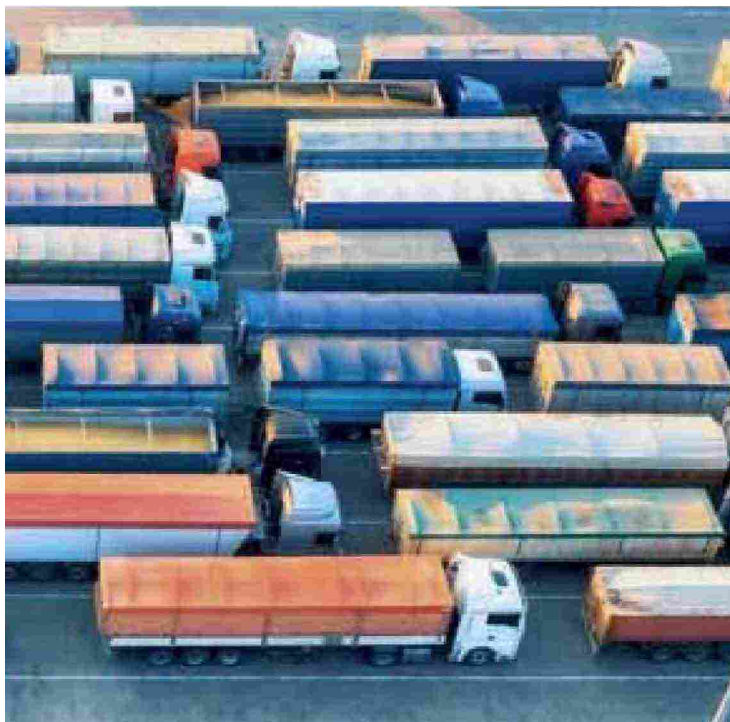


FURGONI DA CITTÀ

Leggermente migliore per l'elettrico la situazione sotto le 3,5 tonnellate, dove si ritrovano quei furgoni il cui impiego nei centri urbani richiede alimentazioni a basso impatto ambientale. Leggendo in questo caso i dati Unrae, anche qui, benché la quota dei veicoli a batteria sia un po' più alta, i veicoli BEV (tutto elettrico) non superano il 3,3% del totale e il 10% viene scavalcato soltanto se si aggiunge l'8,36% degli ibridi senza spina, mentre quelli plug-in con-

PARCO CIRCOLANTE AUTOCARRI MERCI 2022

Alimentazioni	fino a 2,5	2,6 - 3,5	fino a 3,5	quote	3,6 - 7,5	7,6 - 12
Gasolio	1.480.630	1.965.369	3.445.999	89,64	160.562	106.311
Benzina	185.702	10.510			1.535	710
Benzina e Metano	73.002	2.786	332.718	8,66	64	8
Benzina e GPL	48.536	12.182			155	104
Metano	11.391	7.336	18.727	0,49	354	18
Ibrido Benzina	17.487	146			1	
Ibrido Gasolio	1.686	14.361	33.680	0,88	6	
Elettrico	8.870	4.042	12.912	0,34	23	5
Non Definito	49	41	90		26	10
Altre	23	16	39		2	2
TOTALE	1.827.376	2.016.789	3.844.165		162.728	107.168



UN PARCO OBSOLETO

Fatto sta che al momento il parco circolante è sempre più obsoleto. Gli ultimi dati ACI riguardano il 2022. E al 31 dicembre di quell'anno, il parco circolante di autocarri merci contava più di 4 milioni di veicoli: 4.361.269, dei quali 3.958.397 viaggiavano a gasolio e solo 12.948 a batteria: quote rispettive il 90,76% contro lo 0,30%. La trazione elettrica supera l'1% solo con l'aggiunta dei 33.687 veicoli ibridi a benzina o gasolio che da soli arrivano allo 0,77%. Stupisce, in questo quadro, la lenta scomparsa delle alimentazioni a basso impatto ambientale: il metano non arriva al mezzo punto di circolante e stenta a superare il punto nelle immatricolazioni del 2023, ma anche il GNL non arriva a raggiungere il punto percentuale di immatricolato. La causa è certamente l'improvviso incremento di prezzo di circa il 30% causato dal conflitto in Ucraina e le fluttuazioni imprevedibili che questa situazione comporta. Ma i costruttori puntano il dito anche per questo sul governo accusandolo di fatto di una politica di incentivazioni che, abbacinata dal miraggio delle zero emissioni, dimentica di favorire quelle alimentazioni che potrebbero, in attesa dell'elettrico, far diminuire i mezzi più inquinanti in circolazione. Proprio Sra ha insistito sulla proposta di tutta la filiera per «un fondo pluriennale di sostegno al rinnovo del parco circolante dell'autotrasporto». In questo modo, ha sottolineato, si permetterà «la valorizzazione di tutte le tecnologie veicolari disponibili sul mercato, riconoscendo in particolare il contributo in termini di risparmio emissivo che possono apportare motorizzazioni come quella a gas naturale (compressato o liquefatto) o diesel di ultima generazione, grazie anche alla loro piena compatibilità con i rispettivi biocarburanti, biometano e HVO».

tinuano a restare sotto il punto percentuale. Interessante peraltro notare come nella ripartizione delle immatricolazioni sopra le 3,5 tonnellate, le fasce dove la presenza dei BEV è più visibile è quella appena sopra il limite di partenza, evidentemente per furgoni un po' più pesanti per la distribuzione in città (tra le 3,5 e le 6 tonnellate ne sono stati immatricolati 66), ma anche quella più pesante, al di sopra delle 16 tonnellate, dove sono 15 i mezzi *full electric*, timido segno di attenzione verso una tecnologia che ancora non convince.

12,1 - 14	14,1 - 16	16,1 - 32	oltre 32	n.d.	oltre 3,6	quote	TOT	quote
18.624	26.828	196.091	2.402	1.580	512.398	99,09	3.958.397	90,76
173	80	365	29	25				
3	5	12	1	1	3.419	0,66	336.137	7,71
21	21	102	2	3				
	15	288			675	0,13	19.402	0,44
					7	0,00	33.687	0,77
2	1	5			36	0,01	12.948	0,30
2	3	6		514	561		651	
		4			8		47	
18.825	26.953	196.873	2.434	2.123	517.104		4.361.269	

Elaborazione di Uomini e Trasporti su dati ACI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

2.1. TRA I PESANTI L'ELETTRICO NON SFONDA

IMMATRICOLAZIONI 2023 AUTOCARRI FINO A 3,5					
	2022	quote	2023	quote	var.%
Diesel	122.965	76,45	157.982	80,39	3,94
Benzina	8.728	5,43	8.403	4,28	-1,15
GPL	4.869	3,03	6.132	3,12	0,09
Metano	1.854	1,15	340	0,17	-0,98
Ibridi elettrici (HEV)	17.490	10,87	16.426	8,36	-2,52
Ibridi plug-in (PHEV+REx)	669	0,42	1.084	0,55	0,14
Elettrico (BEV)	4.265	2,65	6.142	3,13	0,47
Totale ECV (BEV+PHEV+REx)	4.934	3,07	7.226	3,68	0,61
TOTALE	160.840		196.509		

Unrae

IMMATRICOLAZIONI 2023 AUTOCARRI OLTRE LE 3,5							
	2022	quote	2023	quote	var.%	gen-feb 2024	quote
Diesel	24.713	96,20	27.746	97,06	12,30	5.017	96,13
Metano	278	1,08	307	1,07	10,40	124	2,38
GNL	668	2,60	213	0,75	-68,10	34	0,65
Ibrido gasolio/elettrico	12	0,05	249	0,87	1.975	2	0,04
Elettrico	17	0,07	72	0,25	323,50	42	0,80
TOTALE	25.688		28.587		11,3	5.219	

Anifa

IMMATRICOLAZIONI OLTRE LE 3,5 PER ALIMENTAZIONE 2022-2023								
	oltre le 16 ton.				Totale oltre le 3,5 ton.			
	2022		2023		2022		2023	
	volumi	quote	volumi	quote	volumi	quote	volumi	quote
Diesel	20.968	96,5	23.930	97,7	24.622	96,2	27.826	96,9
Metano	77	0,4	166	0,7	265	1,0	317	1,1
GNL	673	3,1	223	0,9	673	2,6	223	0,8
Ibrido	1	0,0	119	0,5	11	0,0	230	0,8
Ibrido plug-in			22	0,1			22	0,1
Elettrico	15	0,1	31	0,1	19	0,1	98	0,3
TOTALE	21.734		24.491		25.590		28.716	

Unrae

2.7. LA GUERRA DELLE LOBBY

«La lobby sono gli altri». Sembra questo il motto degli attori che si muovono intorno ai palazzi di Bruxelles e di Strasburgo per convincere i decisori della bontà delle loro ragioni e, soprattutto, dell'efficacia delle soluzioni da loro proposte che sono le uniche in grado di salvare il pianeta. E naturalmente, nessuna di queste organizzazioni accetta – almeno in Italia – la denominazione di lobby. Anche se è consigliato (e assai praticato) non c'è, infatti, l'assoluto bisogno di frequentare i corridoi di Palais Berlaymont, dove ha sede la Commissione, o l'antistante modernissimo Palazzo Europa, sede del Consiglio, o le tre sedi del Parlamento, presente oltre che nella capitale belga anche a Lussemburgo e a Strasburgo. Basta una dichiarazione pubblica, un comunicato stampa, uno studio magari commissionato a una prestigiosa università o a un'altrettanto prestigiosa società di ricerche, dove il prestigio determina la misura del compenso e viceversa.

IL FRONTE AMBIENTALISTA

Perché sul campo di battaglia si muovono soggetti dal peso economico non indifferente. Sul fronte ambientalista, *Transport&Environment* è certamente l'organizzazione più agguerrita. Nata 30 anni fa, si vanta di aver «plasmato alcune delle leggi ambientali più importanti d'Europa». In effetti l'organizzazione viene finanziata dalla Commissione europea con una cifra che, nel 2022, viene indicata dal sito di T&E, nella fascia tra i 500 mila e il milione di euro, con la doverosa precisazione che questo contributo non influenza le opinioni degli autori. Inutile precisazione – verrebbe da dire – dal momento che la finalità di T&E è quello di influenzare e non di essere influenzata. Tra gli altri 51 finanziatori del 2022 ci sono prevalentemente associazioni ambientaliste o filantropiche, ma anche – con un contributo tra i 100 e i 250 mila euro – il ministero dell'Ambiente tedesco, retto dal presidente del partito ambientalista «Alleanza 90/verdi», **Robert Habeck**.

Con questi fondi T&E produce con grande frequenza documenti, studi e ricerche a favore della trazione elettrica e, soprattutto, contro qualunque possibile alternativa, senza esimersi dal tirare le

orecchie non solo ai Paesi, ma anche alle case costruttrici che sono in ritardo sui programmi di elettrificazione o non cancellano dalla produzione veicoli ad alimentazioni alternative.

Sulla stessa linea *Motus-E*, costituita da operatori industriali (anche della filiera dell'automotive), mondo accademico e movimenti d'opinione, che si prefigge di «accelerare il cambiamento verso la mobilità elettrica». L'organizzazione monitora il mercato dei veicoli a batteria e lo stato delle stazioni di ricarica (segnalando con enfasi gli incrementi percentuali più che i numeri assoluti), oltre a produrre studi e ricerche in linea con gli obiettivi statuari.

IL FRONTE AUTO-PETROLIFERO

Sull'altro versante ci sono le associazioni storiche dell'auto: l'Unione petrolifera (oggi si chiama Unem, *Unione energie per la mobilità*) e le rappresentanze dei costruttori (Acea per l'Europa, Anfia e Unrae in Italia rispettivamente per le case italiane e per quelle straniere) e degli autotrasportatori (IRU e UETR a livello internazionale).

La posizione di ACEA (*European Automobile Manufacturers Association*), in realtà, non è pregiudizialmente contraria alla trazione elettrica, che anzi in un primo tempo ha accettato, pur definendo «ambiziosi» gli obiettivi che le istituzioni europee andavano fissando, anche a causa dei colossali investimenti (indicati in 250 miliardi dal presidente dell'associazione **Luca De Meo**) delle case sulla trazione privilegiata dall'Unione. Da quando è partito il Green Deal, però, la posizione di ACEA si è spostata sulla pressante richiesta di incentivi all'acquisto e di infrastrutture adeguate ad accompagnare la transizione verso l'elettrico (praticamente la stessa linea di pressione mantenuta dall'ambientalismo favorevole al *full electric*).

Negli ultimi tempi, tuttavia, ACEA sembra voler mettere in discussione la scelta della mono-alimentazione elettrica. In un'ampia e articolata «Lettera aperta all'Europa» (ma in realtà ai decisori europei) proprio De Meo ha indicato come via da percorrere «adottare un principio di neutralità tecnologica e scientifica»



I contenuti del Libro Verde dedicato alla mobilità sostenibile **AUTOSTRADE: UN MIX PER DECARBONIZZARE**

La transizione ecologica va messa sotto osservazione per valutarne gli effetti. Lo ha deciso la società Autostrade per l'Italia, dopo aver fatto due conti ed essersi resa conto che i traguardi ambiziosi fissati dall'Europa – così come li ha disegnati – tra le sbarre dei caselli non reggono. E dunque bisogna tenere gli sviluppi sotto controllo e prepararsi a un mix di interventi che affianchino alla trazione elettrica, anche i biocarburanti e una digitalizzazione dei traffici che rende gli spostamenti più efficienti e dunque meno inquinanti.

Questo, in sintesi, il contenuto del Libro verde «La rivoluzione della mobilità sostenibile parte dalle autostrade: sicure, digitali, decarbonizzate», presentato dall'amministratore delegato di ASPI, **Roberto Tomasi**, e illustrato da **Ennio Cascetta**, ordinario di infrastrutture e sistemi di trasporto all'università di Napoli.

Il libro esamina due scenari, basati sul paradigma Evita-Cambia-Migliora. «La conclusione delle simulazioni condotte», è scritto nel volume, «è che nessunapolitica, da sola, consente di raggiungere in pochi anni obiettivi di decarbonizzazione ambiziosi come quelli individuati

dalla UE, anche nelle ipotesi più ottimistiche». Lampante l'esempio portato sull'obiettivo di trasferire il 50% del traffico stradale su ferrovia. «Nello specifico, sarebbe richiesto un incremento della capacità di trasporto ferroviario pari a 7 volte l'attuale per quanto riguarda il traffico passeggeri e 11 volte per il traffico merci. Ipotesi evidentemente non sostenibile dal punto di vista tecnico ed economico».

E allora? Non resta che combinare i due scenari: «accelerazione introduzione Biofuel» e «incentivazione comportamenti sostenibili». In questo modo secondo il Libro verde si potrebbe far rientrare gli obiettivi all'interno di una forchetta di possibili futuri. Ma questo comporta rivedere gli attuali criteri di valutazione di Bruxelles, spostandoli dal ciclo TTW (Tank-to-Wheel) a quello WTW (Well-to-Wheels), per determinare la neutralità tecnologica sull'intero ciclo di vita del vettore e non soltanto su quello che esce dal tubo di scarico. «Per raggiungere», ricorda lo studio, «il vero obiettivo, ossia la riduzione delle emissioni climateranti».

(i legislatori decidono gli obiettivi, gli imprenditori i modi per raggiungerli), un principio «che è stato tristemente abbandonato per la transizione dell'industria automobilistica» e la sua misura sul ciclo di vita dell'auto, anziché sul solo consumo di energia: due concetti che i fautori del full electric respingono perché significherebbe l'apertura ad altri tipi di alimentazione diversi dall'elettricità.

IL TERZO FRONTE

Poi ci sono gli alleati. Per esempio, gli operatori ferroviari, che condividono con le associazioni ambientaliste l'idea di togliere merci dai camion, con l'intenzione (esclusiva dei ferrovieri) di trasportarle sui vagoni. Un'alleanza entrata in crisi quando il Parlamento europeo ha approvato la Direttiva che autorizza la circolazione dei gicaliner, mezzi fino a 60 tonnellate, due dei quali sarebbero in grado di trasportare merci per tre di quelli autorizzati finora (44 tonnellate). A un calcolo approssimativo significa che circolerebbe un terzo di camion in meno. Ma la pressione degli ambientalisti e dei ferrovieri per togliere i camion dalla strada si divide quando si tratta di stabilire chi le deve trasportare quelle merci. Per i primi

– almeno nell'interpretazione che ne hanno dato le istituzioni europee – è meglio camion più grandi che più camion; per i secondi è un mercato che sparisce e dunque da Fermerci e Fercargo – le associazioni italiane della categoria – sono partite aspre polemiche contro questa scelta (peraltro per le loro dimensioni i cassoni dei gicaliner non sono trasportabili sui treni) che porterà sulle strade europee, ha detto la ceo di Mercitalia Logistics, **Sabrina De Filippis**, «oltre 10 milioni di camion in più per oltre 6,6 milioni di tonnellate ulteriori di CO₂ rispetto ai livelli attuali».

Altro corto circuito, in nome dell'ambientalismo, è quello che rischia di scattare con l'ETS II, il sistema di scambio di quote con costi e multe per le imprese che da quest'anno è stato esteso al trasporto marittimo. Per tutta risposta gli armatori hanno aumentato le tariffe delle Autostrade del Mare, uno dei programmi sostenuti dall'Unione per creare alternative al trasporto stradale. Il risultato è che i camionisti tornando sulla strada e rinunciando all'imbarco, risparmierebbero. Difficile che rinuncino al favore che gli sta facendo l'Europa più ambientalista di sempre.



di Tommaso Carboni

The Investigation

48

CREPUSCOLO d'Europa

Nel 1993, quando fu istituito il mercato unico, l'Ue rappresentava il 20% del Pil globale. Oggi vale il 13,3%. Gli Usa restano potenza egemone, il nostro continente è lontano dalla Cina e forse lo sarà anche dall'India. Una politica industriale organizzata e finanziata a livello comunitario è vista ancora con diffidenza. Il problema è che manca un attaccamento di fondo: ci si sente cittadini italiani, tedeschi, francesi, e solo dopo - molto dopo - dell'Unione

Q

Questo benedetto declino occidentale è un'invenzione o una cosa vera?

Di solito in questo genere di analisi si prende come parametro l'economia. Ecco un primo dato: la forza economica relativa del G7, il vecchio club dei paesi sviluppati, è diminuita. Alla fine degli anni '80 era pari a quasi il 70% del Pil globale (in termini nominali), ora vale meno del 45%. Ma i numeri vanno esaminati per bene. Che cosa ci dicono? Che questo declino non riguarda tutti allo stesso modo. Gli Stati Uniti hanno largamente conservato il loro status di potenza (quasi) egemone. La loro economia, sempre in termini nominali, vale ancora oggi circa un quarto di quella globale, più o meno la stessa quota del 1990. La causa vera del declino è l'Europa. La culla della rivoluzione industriale, avvertono molti analisti, sta mangiando la polvere di Stati Uniti e Cina, e forse un domani anche dell'India. Basta un dato

45%

Quota del Pil globale riconducibile ai paesi del G7

1 su 5

Le auto immatricolate in Europa prodotte in Cina nel 2030 (stima Ubs)

per capirlo. Come riporta il *Financial Times*, l'Unione europea rappresenta oggi solo il 13,3% del prodotto interno lordo globale; valeva più del 20% nel 1993, quando è stato istituito il mercato unico. L'esempio lampante di queste difficoltà è la Germania. È stato detto tante volte che il paese europeo più ricco basava la sua crescita su tre pilastri: energia a basso costo dalla Russia, esportazioni in Cina e sicurezza garantita dall'ombrello della Nato e degli Stati Uniti. Quest'idea di potenza cosiddetta 'erbivora', che crede nella pace e nell'apertura del mercato perpetua, è sotto assedio. Quando, dieci anni fa, il presidente cinese Xi Jinping fu accolto in Germania, nella cintura industriale della Ruhr, fece i complimenti a quella regione per esser un hub di investimenti cinesi e salutò l'arrivo di un treno carico di merci che aveva viaggiato dalla Cina per due settimane. Gli stessi carichi oggi ricevono accoglienze molto più fredde. A febbraio una nave ha scaricato circa tremila auto elettriche prodotte da Byd, il gigante cinese che ha superato Tesla come maggiore produttore di veicoli elettrici al mondo. Leader e industriali europei temono un'ondata di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



esportazioni a basso costo – ma non dozzinali: beni ad alta tecnologia, in particolare tecnologia verde – che rischiano di colpire in modo duro la manifattura europea, con conseguenze altrettanto dure per i posti di lavoro. Fra sei anni, dice uno studio della banca Ubs, il 20% delle auto immatricolate in Europa potrebbe essere prodotto in Cina. Una macchina su cinque.

D'altronde è questo il piano di Pechino: risolvere a colpi di esportazioni il rallentamento dell'economia nazionale. A maggio Xi è tornato in Europa dopo cinque anni d'assenza. Prima tappa Francia, poi Serbia e Ungheria. L'itinerario la dice lunga sull'obiettivo: provare a mettere un solco tra Europa e Stati Uniti. I leader di Serbia e Ungheria sono i più filorusi d'Europa e intrattengono ottimi rapporti con la Cina.

Macron, però, non è più quello che non voleva umiliare Putin. È diventato uno dei più convinti sostenitori dell'Ucraina e ha fatto capire a Xi che il suo paese, appoggiando la Russia, difficilmente può essere considerato un partner affidabile per l'Europa. E poi c'è la questione dell'export. Il partito comunista canalizza denaro nell'industria ad alta tecnologia che serve alla transizione energetica, come auto elettriche, batterie e pannelli solari. Esportando questi prodotti, dà impulso alla propria economia, oggi meno brillante che in passato.

Va ricordato che la Cina dipende dalle esportazioni perché i consumi interni non hanno mai davvero preso slancio. Servirebbe una serie di riforme che Xi esita a fare. Il risultato è che il surplus commerciale della manifattura cinese, scrive l'*Economist*, è vicino a un record come quota del Pil globale ed è destinato a salire ancora più in alto. L'Europa, il continente più aperto agli scambi, è anche quello più esposto. "I vostri prodotti sovvenzionati, come le macchine elettriche o l'acciaio, stanno inondando il mercato europeo", ha detto a Xi la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, che era a Parigi insieme a Macron. Il 5 marzo la Commissione ha raccolto prove sufficienti per dichiarare che la Cina sovvenziona in modo sleale i suoi produttori di auto elettriche. La strada dei dazi, dunque, è aperta.

Alcune ricerche suggeriscono che l'Europa dovrebbe applicare tariffe fino al 55% per limitare le importazioni di veicoli elettrici cinesi. Alzare un muro, però, non è una buona soluzione, anche perché rischia di scatenare una guerra commerciale. I dazi fanno salire i prezzi proprio quando in Europa si combatte l'inflazione. Inoltre ai cittadini europei potrebbe non dispiacere affatto acquistare auto pulite a un costo conveniente,

inflazione. La Banca centrale europea è stata costretta ad alzare i tassi e ciò ha bloccato la crescita, proprio quando i governi europei dovevano rientrare dalle politiche di spesa riducendo il deficit. Dal 2019, l'anno prima della pandemia, l'Unione europea è cresciuta solo del 4% in termini reali, la metà degli Stati Uniti. E così si arriva alla terza sfida: l'America. Già Biden non è stato un campione del libero mercato, avendo riversato centinaia di miliardi di sussidi per stimolare la manifattura statunitense nel digitale e nelle energie rinnovabili. Per la precisione, l'*Inflation Reduction Act* vale 1.200 miliardi di dollari di sovvenzioni entro il 2032. Alcune società europee hanno reagito dirottando negli Usa i loro investimenti per godere degli incentivi. Così la risposta dell'Europa è stata in larga parte allentare i vincoli degli aiuti di stato. Ciò ha permesso ai paesi di finanziare le imprese (secondo la loro capacità di spesa, certamente inferiore a quella americana), ma con un effetto distortivo sul mercato unico europeo. Come se non bastasse, all'orizzonte c'è lo spauracchio Donald Trump. Il suo istinto è ancora più protezionista di quello di Biden e i sondaggi in vista delle elezioni presidenziali di novembre lo danno in testa. Quando è stato in carica, Trump ha imposto dazi su acciaio e alluminio, colpendo anche le esportazioni europee. Oggi propone una tariffa globale del 10% su tutte le importazioni americane, e alcuni suoi consiglieri minacciano di andare oltre. Come deve reagire l'Europa a tutto questo? C'è un passaggio dell'intervista di Emmanuel Macron all'*Economist*, rilasciata di recente, in cui si parla di politica industriale. La soluzione del presidente francese è più radicale della semplice richiesta all'Europa di eguagliare sussidi e protezioni americani e cinesi. Da una parte chiede di rafforzare l'integrazione del mercato unico, soprattutto la cir-

che o l'acciaio, stanno inondando il mercato europeo", ha detto a Xi la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, che era a Parigi insieme a Macron. Il 5 marzo la Commissione ha raccolto prove sufficienti per dichiarare che la Cina sovvenziona in modo sleale i suoi produttori di auto elettriche. La strada dei dazi, dunque, è aperta.

Alcune ricerche suggeriscono che l'Europa dovrebbe applicare tariffe fino al 55% per limitare le importazioni di veicoli elettrici cinesi. Alzare un muro, però, non è una buona soluzione, anche perché rischia di scatenare una guerra commerciale. I dazi fanno salire i prezzi proprio quando in Europa si combatte l'inflazione. Inoltre ai cittadini europei potrebbe non dispiacere affatto acquistare auto pulite a un costo conveniente,

inflazione. La Banca centrale europea è stata costretta ad alzare i tassi e ciò ha bloccato la crescita, proprio quando i governi europei dovevano rientrare dalle politiche di spesa riducendo il deficit. Dal 2019, l'anno prima della pandemia, l'Unione europea è cresciuta solo del 4% in termini reali, la metà degli Stati Uniti. E così si arriva alla terza sfida: l'America. Già Biden non è stato un campione del libero mercato, avendo riversato centinaia di miliardi di sussidi per stimolare la manifattura statunitense nel digitale e nelle energie rinnovabili. Per la precisione, l'*Inflation Reduction Act* vale 1.200 miliardi di dollari di sovvenzioni entro il 2032. Alcune società europee hanno reagito dirottando negli Usa i loro investimenti per godere degli incentivi. Così la risposta dell'Europa è stata in larga parte allentare i vincoli degli aiuti di stato. Ciò ha permesso ai paesi di finanziare le imprese (secondo la loro capacità di spesa, certamente inferiore a quella americana), ma con un effetto distortivo sul mercato unico europeo. Come se non bastasse, all'orizzonte c'è lo spauracchio Donald Trump. Il suo istinto è ancora più protezionista di quello di Biden e i sondaggi in vista delle elezioni presidenziali di novembre lo danno in testa. Quando è stato in carica, Trump ha imposto dazi su acciaio e alluminio, colpendo anche le esportazioni europee. Oggi propone una tariffa globale del 10% su tutte le importazioni americane, e alcuni suoi consiglieri minacciano di andare oltre.

Come deve reagire l'Europa a tutto questo? C'è un passaggio dell'intervista di Emmanuel Macron all'*Economist*, rilasciata di recente, in cui si parla di politica industriale. La soluzione del presidente francese è più radicale della semplice richiesta all'Europa di eguagliare sussidi e protezioni americani e cinesi. Da una parte chiede di rafforzare l'integrazione del mercato unico, soprattutto la cir-

Dal 2019, l'ultimo anno prima della pandemia, l'Unione europea è cresciuta solo del 4% in termini reali, la metà degli Stati Uniti

e le macchine cinesi sembrano di buona fattura. Il giusto approccio è provare a confrontarsi in condizioni di parità, suggerisce Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica italiana. Ciò significa quanto meno pareggiare il livello di dazi che la Cina applica alle auto europee. Dunque una tassa tra il 15 e il 30%. I cinesi probabilmente reagiranno aprendo impianti in Europa, cosa che sta già accadendo, ad esempio con fabbriche di batterie in Ungheria.

Questo nuovo shock arriva in un periodo già molto duro per l'industria europea, ancora convalescente per la crisi energetica innescata dalla guerra in Ucraina, anche se i prezzi del gas sono lontanissimi dal loro picco. Ma la ripresa post Covid si è trasformata lo stesso in

The Investigation

50



Ursula von der Leyen, presidente della Commissione europea.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

colazione dei capitali, raddoppiare gli investimenti in ricerca, deregolamentare l'industria come stimolo all'innovazione. Dall'altra, vuole indirizzare i sussidi solo nei settori e nei paesi più promettenti, abbandonando l'idea di una quota 'equa' per tutti i paesi o industrie. La ricetta, insomma, è favorire economie di scala e specializzazione. L'obiettivo: creare dei campioni europei in grado di competere con le grandi aziende americane e cinesi. Il rapporto di Mario Draghi sulla competitività europea batte più o meno sugli stessi tasti. In teoria questo potrebbe anche essere giusto. È vero che gli incentivi devono essere mirati e non a pioggia, altrimenti spreco e corruzione sono dietro l'angolo, ma come reagirebbero i paesi e i settori europei lasciati indietro? Tra l'altro l'idea di una politica industriale europea, con risorse raccolte attraverso debito comune, è osteggiata da molti paesi, tra cui la Germania.

Uno dei motivi forse è questo. Benché l'Unione europea emetta bond in tripla A, cioè il rating di affidabilità più alto, oggi, secondo un'analisi di Bruegel, un influente think tank di Bruxelles, conviene fare debito comune soltanto all'Italia, tra i grandi player dell'eurozona. Agli altri, invece, costerebbe meno o uguale emettere il proprio debito. Il debito comune, però, serve per avere più Europa, dice chi è favorevole a imboccare la strada di un'unione in senso più federale. "Il debito comune va usato per accentrare attività sull'Unione europea e aggiungere funzioni (cioè compiti e incarichi) alla Commissione", ha detto Carlo Calenda, candidato alle elezioni di giugno con la lista Azione-Siamo europei, intervistato sul canale YouTube di Ivan Grieco. "Il punto ineludibile è che il bilancio europeo deve aumentare, se vogliamo che più attività vengono fatte dall'Europa. Ed è molto più difficile togliere funzio-

ni agli stati, con un taglio delle corrispettive voci di bilancio, piuttosto che aggiungere funzioni alla Commissione europea facendo debito comune".

La domanda però è sempre la stessa: come si fa a convincere un paese come la Germania a indebitarsi a un costo più alto e contemporaneamente cedere potere alla Commissione europea? La risposta di Thierry Breton, il commissario per il mercato interno: "Senza strumenti di bilancio comuni, la nostra unica alternativa è la frammentazione". La tesi di fondo è che nessun paese europeo sia abbastanza grande per farcela da solo. Finora la strada intrapresa è quella di fare debito comune solo in casi eccezionali. È stato così per la pandemia. Ma l'invasione dell'Ucraina, il più grave conflitto in Europa dalla Se-

“Non è che non ci siano benefici nel salvare parti dell'industria automobilistica europea. La domanda è: a quale prezzo?”

conda guerra mondiale, cos'è se non un evento eccezionale? Un compromesso potrebbe essere questo: restare uniti mettendo insieme le risorse, ma farlo solo per alcune cose davvero importanti. Ad esempio, la difesa. Alcuni in Europa, tra cui la Francia e l'Estonia, hanno proposto un fondo da 100 miliardi di euro per potenziare l'industria della difesa europea, aumentandone la capacità produttiva e l'indipendenza dalle forniture americane. Il denaro verrebbe raccolto con l'emissione di euro bond. Non c'è nemmeno bisogno di dirlo: in molti sono contrari, tra cui la Germania.

Il punto è che una politica industriale corposa, organizzata e finanziata a livello europeo, è vista ancora con parecchia diffidenza, spiega Nils Redeker,

vicedirettore del Centro Jacques Delors, un think tank con sede a Berlino. Si preferisce agire con aiuti di stato a livello dei singoli paesi. Il problema, secondo quasi tutti i sondaggi, è che manca un attacco di fondo verso l'Europa. Ci si sente prima italiani, tedeschi, francesi, poi - molto poi - cittadini dell'Ue. Resta il fatto che una sana diffidenza verso la politica industriale, a tutti i livelli, non è così sbagliata. C'è il rischio di sprecare miliardi di euro dei contribuenti in progetti e settori che non diventeranno autosufficienti o competitivi. I risultati sarebbero inflazione e meno risorse per altre spese, come il welfare. "Non sto dicendo che non ci siano benefici nel salvare parti dell'industria automobilistica europea", ha affermato Jacob Kirkegaard, membro senior del Peterson Institute for International Economics. "La domanda è: a quale prezzo?"

Ciò su cui quasi tutti sembrano concordare, invece, è il rafforzamento del mercato unico. Maggiore integrazione nel mercato dei servizi e dei capitali, spiegano diversi rapporti, tra cui quelli di Enrico Letta e Mario Draghi, aiuterebbe

le imprese a crescere, premiando l'innovazione. Forse potrebbe anche compensare una perdita di lavoro nella manifattura. A questo punto viene voglia di chiudere con una nota incoraggiante, che in parte contraddice altri numeri. L'Europa è davvero in declino? Certo, in termini nominali l'economia dell'Unione europea oggi vale il 65% di quella americana, rispetto al 90% di un decennio fa. Ma a parità di potere d'acquisto la differenza scompare: il Pil dell'Ue è circa il 95% di quello statunitense, lo stesso di dieci anni fa. È anche vero che la popolazione dell'Unione europea supera quella americana di oltre 100 milioni. Dunque il Pil *pro capite* negli Usa finisce per essere nettamente più alto. Gli americani sono più ricchi, ma lavorano anche di più. **F**



IL MANIFESTO CON LE PRIORITÀ DELL'INDUSTRIA ITALIANA DELLA MOBILITÀ

ESSENDO LA TRANSIZIONE DELLA FILIERA automotive e la decarbonizzazione di mobilità e trasporti al centro dei dibattiti in tutti gli Stati Membri dell'Unione, in vista delle prossime elezioni europee, ANFIA ha pubblicato e condiviso con i partiti un Manifesto volto ad evidenziare le priorità e le richieste delle imprese italiane per la prossima legislatura.

Gli ambiziosi obiettivi approvati nella scorsa legislatura e l'assenza di un piano strategico europeo di riconversione industriale stanno mettendo a rischio la storica capacità delle

imprese automotive italiane - in particolare quelle della componentistica - di competere a livello globale, trovandosi a dover affrontare la transizione ecologica in un contesto di altissima competizione globale in cui, però, le imprese asiatiche e americane possono contare su politiche industriali e commerciali di grande supporto e regole assai meno stringenti.

Per poter attraversare e guardare la più grande rivoluzione tecnologica della storia, volta alla decarbonizzazione dei processi produttivi, alla progressiva elettrificazione dei veicoli e alla diffusione di vettori energetici a bassa o nulla impronta carbonica, i prossimi 5 anni saranno cruciali per la tenuta competitiva di un settore che in Italia rappresenta il 5,6% del PIL, fattura oltre 100 miliardi di Euro e che, tra i principali Costruttori e componentisti, occupa oltre 230.000 addetti.

“L'80% delle regolamentazioni del settore automotive viene definito in Europa”, ha dichiarato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. “È pertanto fondamentale che gli eletti al Parlamento europeo siano consapevoli dell'importanza che i prossimi 5 anni avranno per la tenuta industriale e sociale dell'industria italiana della mobilità. Se vogliamo dare alle nostre imprese la possibilità di competere ancora a livello globale, serve un approccio pragmatico e razionale nella regolamentazione. L'Europa, per rimanere un posto attraente dove produrre veicoli, deve adottare un piano straordinario di politica industriale che rilanci e supporti le imprese negli investimenti in ricerca e sviluppo nelle nuove tecnologie (elettrico, idrogeno, software defined vehicles), nella riconversione produttiva e nella riqualificazione dei lavoratori. Bisogna assolutamente ridurre i costi dell'energia, incrementare la circolarità delle produzioni e rendersi autonomi nell'approvvigionamento e trattamento

I numeri della filiera

Europa: produzione
7% PIL

13 mln di addetti alla produzione
€59 mld investiti in R&D (31% del tot UE)
€102 mld di trade surplus per l'UE
€392 mld gettito fiscale

Italia: produzione
5,6% PIL

Costruttori	Componentistica
Imprese: 45	Imprese: 2.167
Addetti: 65.320	Addetti: 166.900
Fatturato: €42 mld	Fatturato: €60 mld
Export: €23,2 mld	Export: €23,5 mld
Import: €36,6 mld	Import: €18,3 mld
Saldo Commerciale: €-13,4 mld	Saldo Commerciale: €+5,2 mld

Italia: produzione + servizi per la mobilità
19,1% PIL

1,3 mln addetti
19,1% del PIL
€76 mld Gettito fiscale (acquisto e utilizzo veicoli)
€346 mld Fatturato

L'INDUSTRIA ITALIANA DELLA MOBILITÀ

UNA LEGISLATURA EUROPEA PER LASCIARE IL SEGNO

Una sfida rivoluzionaria a livello globale



Decarbonizzazione e digitalizzazione dei processi produttivi, progressiva **elettrificazione** dei veicoli leggeri e pesanti, ricerca e adozione di vettori energetici a bassa o nulla impronta carbonica.

Queste le complesse sfide regolamentari comunitarie che hanno spinto la filiera automotive europea ad affrontare la più grande rivoluzione della sua storia fronteggiando al contempo **l'enorme pressione competitiva asiatica e statunitense**.

Il **prossimo mandato** europeo sarà fondamentale nella definizione di **strategie di politica industriale** che consentano alle imprese automotive di continuare a competere, con successo, a **livello globale**.

Serve un nuovo approccio alla transizione: Ambizione, razionalità ed esecuzione coordinata

Occorrono pragmatismo tecnologico e azioni concrete e misurabili

Le leve competitive per filiera automotive europea



Rilancio e **supporto degli investimenti delle imprese automotive** per dare loro la possibilità di essere **competitive a livello globale**



Impegno della filiera verso l'economia circolare con produzioni **carbon neutral al 2040**

Ricerca e innovazione su batterie, idrogeno, intelligenza artificiale, guida autonoma e connessa, Software Defined Vehicles



Reskilling per gli attuali lavoratori del settore e formazione **nuove competenze**.

Diffusione omogenea in Europa delle **infrastrutture di ricarica** dei veicoli elettrici e per il **riformamento ad idrogeno**. Diffusione dei **Carbon neutral fuels**



delle materie prime. Come ha auspicato anche il Presidente Draghi nell'anticipazione del suo report all'Ecofin, senza più tabù, dobbiamo velocemente adottare azioni concrete per rilanciare la competitività europea. Nel prossimo mandato sono in programma, tra le altre, le clausole di revisione relative alle regolamentazioni sui target di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri al 2035 e pesanti al 2040. Senza perdere di vista l'obiettivo condiviso di un'ambiziosa decarbonizzazione, l'auspicio è che le istituzioni europee rivedano le metodologie di raggiungimento degli obiettivi in un'ottica neutrale e plura-

le, che consenta a tutte le tecnologie di poter contribuire alla causa. Dagli europarlamentari italiani ci aspettiamo, quindi, che facciano squadra nazionale, per portare avanti uniti azioni fondamentali per la filiera italiana in considerazione della sua rilevanza. In particolare, ci riferiamo alla necessità di poter considerare gli investimenti pubblici per la transizione energetica fuori dal 'patto di stabilità' e di adottare un 'temporary framework automotive' che consenta alle aziende di ogni dimensione e su tutto il territorio nazionale di essere supportate nella transizione".

Che cosa ci aspettiamo dal prossimo mandato europeo



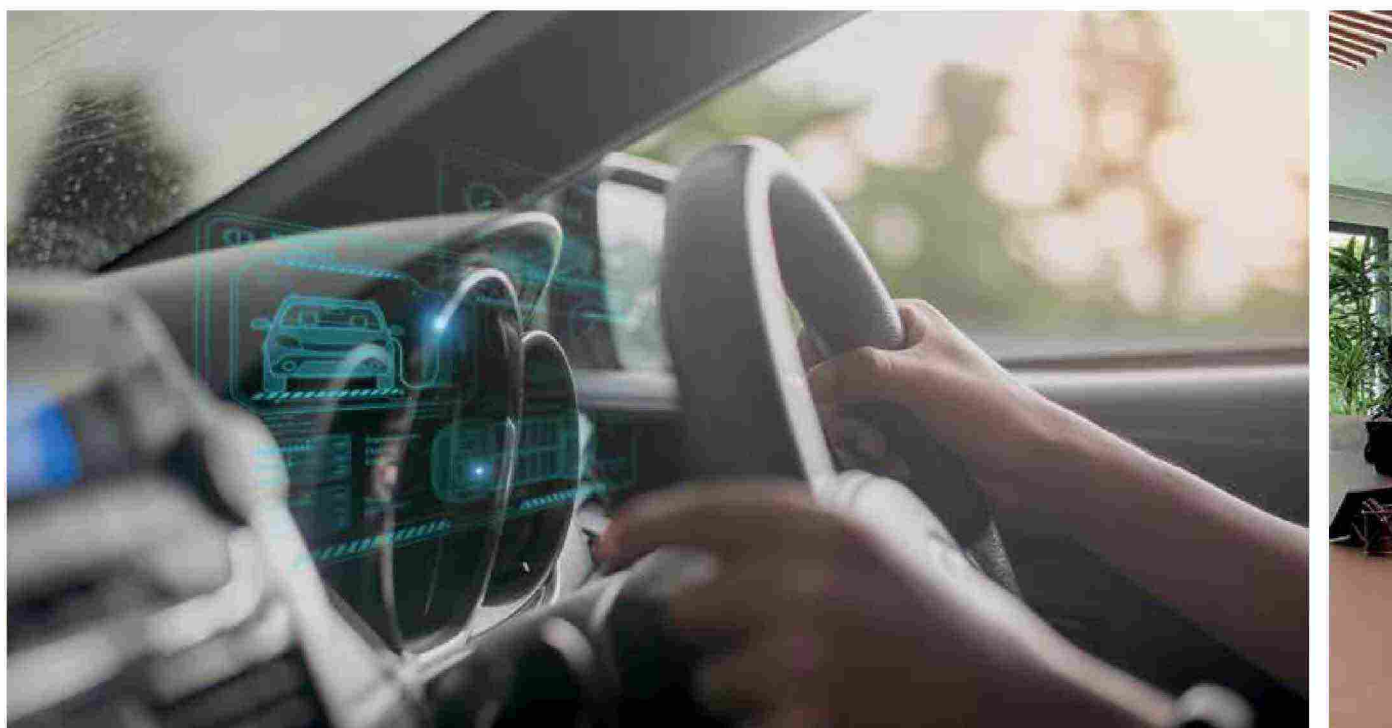
- Fase di "pausa regolamentare"** che garantisca alle imprese una programmazione di medio e lungo termine
- Regolamenti sui target CO2 di veicoli leggeri e pesanti:** adozione di approccio **tecnologicamente neutrale** definizione di una metodologia di calcolo delle emissioni dei veicoli alimentati con "Carbon neutral fuels"
- Piano di politica industriale europea per l'automotive:** definizione rapida di una strategia settoriale che definisca priorità, linee d'azione e politiche da mettere in atto per **rendere l'Europa un posto ancora attrattivo per produrre veicoli** e investire in Ricerca e Sviluppo
- Politiche commerciali con la Cina** per bilanciamento dei dazi su import/export veicoli e parti e componenti
- Value chain europea delle batterie** Stimolare lo sviluppo per rendere l'Europa indipendente nell'approvvigionamento e trattamento delle materie prime

Cosa si può fare in più a Bruxelles per la filiera automotive italiana



- "Temporary framework automotive":** necessario considerare gli investimenti pubblici per transizione fuori dal "patto di stabilità" e **con deroghe dimensionali e territoriali sui limiti agli aiuti di Stato** per consentire alle aziende di ogni dimensione e dislocate su tutto il territorio nazionale, di poter essere supportate nella transizione
- Software Defined Vehicle** Veicolo digitale, autonomo e connesso: sostegno allo sviluppo
- Strategia energetica europea:** per ridurre i costi dell'energia per le imprese ed incrementare la disponibilità di energia rinnovabile. Estendere alle grandi imprese la possibilità di far parte delle Comunità energetiche
- Potenziare budget UE per Ricerca e sviluppo:** semplificare il quadro degli aiuti di Stato a sostegno degli investimenti. Lancio di un **IPCEI** (importanti Progetti di Interesse Comune Europei) su **veicolo pulito, autonomo e connesso**
- Politiche attive e passive del lavoro** per affrontare la transizione dei **lavoratori automotive**.

Mercato



Automotive 2024: pr

AlixPartners ha presentato ad aprile a Milano l'ultimo aggiornamento infrannuale del Global Automotive Outlook 2024: crescita scarsa, competizione su costi e prezzi, forte rischio occupazionale provocato dalla transizione energetica

a cura di **Manuela Battaglini**

L'ultimo aggiornamento infrannuale del Global Automotive Outlook 2024 della società di consulenza e analisi AlixPartners non è foriero di buone notizie. Sul mercato dell'auto 2024 pesano sfide vecchie e nuove: dalla crescita modesta alla guerra dei prezzi, dalle pressioni sui costi ai tagli alla produzione.

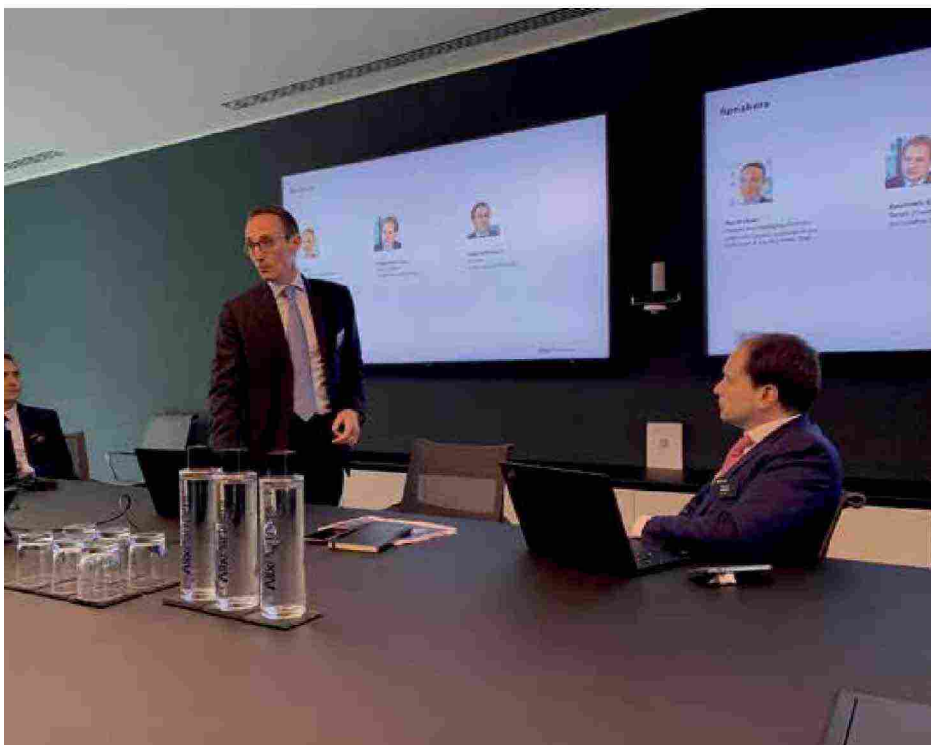
Come anticipato da Dario Duse, EMEA co-leader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners in apertura della presentazione alla stampa, il mercato globale dell'auto si prepara a un triennio con volumi stagnanti dopo la ripresa del 2023 guidata dalla Cina. La

competizione su costi e prezzi continuerà in modo ancora più acceso, ha sottolineato Duse, in un contesto di eccesso di capacità produttiva soprattutto sui veicoli a batteria. La domanda di BEV è in aumento con tassi molto inferiori alle attese. In Italia il 30% della forza lavoro delle aziende della componentistica sarà impattata dalla transizione elettrica.

Salvo ripensamenti normativi sempre più attesi la transizione energetica guida, infatti, la maggior parte della sfida di riconversione insieme ovviamente ai volumi espressi dal mercato.

Duse ha anche ricordato l'impegno di AlixPartners nel recente Tavolo di Sviluppo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Il mercato globale dell'automobile si prepara a un triennio con volumi stagnanti dopo la ripresa del 2023 guidata dalla Cina

Dario Duse, EMEA coleader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners al centro tra Paolo Pucino, partner dell'Automotive & Industrial team di AlixPartners e Fabrizio Mercurio, Director Automotive di AlixPartners

Problemi e prospettive

Automotive guidato da Anfia con il coordinamento del MIMIT che ha visto la partecipazione di istituzioni centrali e regionali, costruttori e componentisti per delineare aree di lavoro congiunte per la crescita competitiva del settore in un orizzonte di piano pluriennale.

La Cina, primo mercato dell'auto 2024

Se il mercato globale dell'auto si appresta nel 2024 a recuperare i volumi pre-Covid (+3% e 89 milioni di veicoli attesi nel 2024) il mix geografico è però sempre più spostato sulla Cina, primo mercato in volume (23 milioni di veicoli nel 2023, +6%

rispetto al 2022) e primo esportatore al mondo di veicoli.

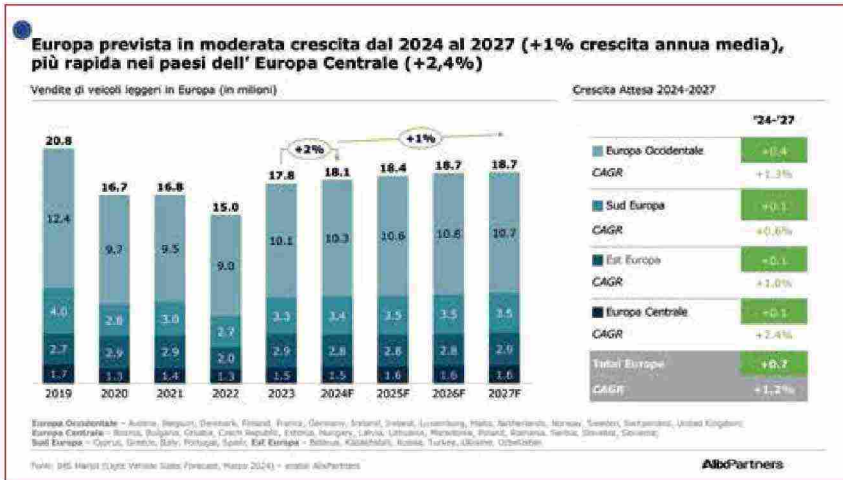
Ma la domanda, fino al 2027, è prevista sostanzialmente stagnante con crescita bassa a singola cifra per tutti i mercati principali (+1% annuo in Europa; 2% in America e 3% in Cina tra 2024 e 2027).

“Dopo il triennio 2020-2023 guidato da varie disruptions che hanno portato l'industria verso una condizione di sottocapacità produttiva, l'automotive è pienamente ritornato a una situazione di sovracapacità produttiva.

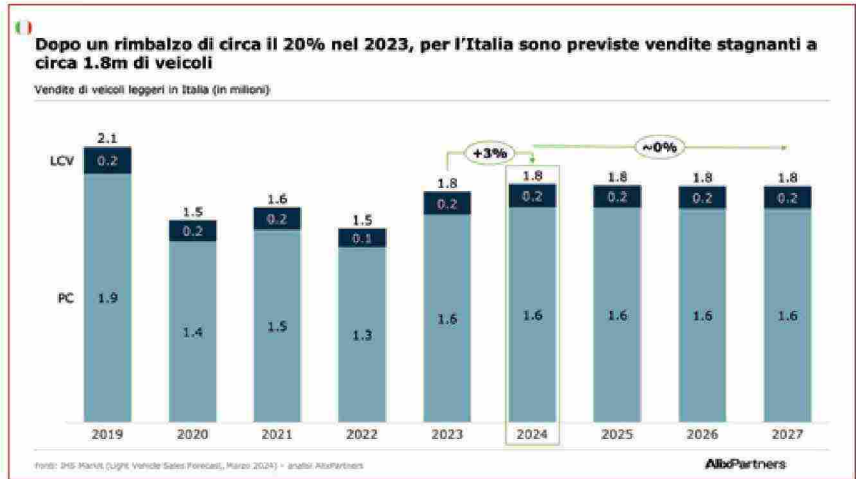
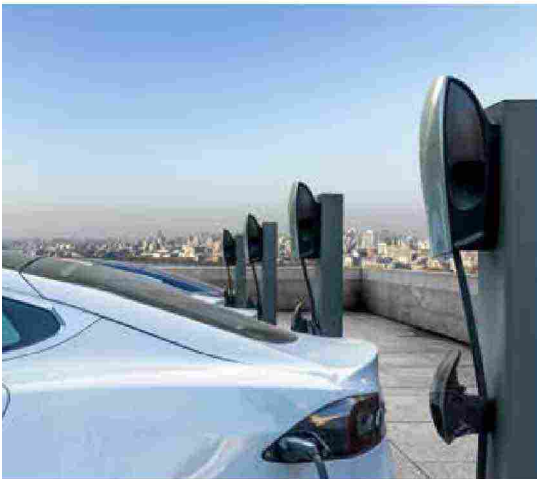
Le cause? L'indebolimento della domanda, il contesto geopolitico ed economico e soprattutto la crescita nettamente inferiore,

rispetto alle attese, della domanda di vetture elettriche sulle quali si è scatenata una guerra sui prezzi nel mondo, soprattutto in Cina, a partire dai due leader BYD e Tesla”, ha affermato Duse, spiegando che “tutti i grandi costruttori hanno una gamma elettrificata disponibile, ed è previsto che ulteriori 616 miliardi di dollari saranno investiti entro il 2027, ma al contempo l'industria ha assunto un atteggiamento attendista in ragione di una domanda di BEV debole, ancora legata agli incentivi, e una prospettiva incerta sulla effettiva tenuta della regolamentazione che impone lo stop ai motori termici dal 2035 (Fit for 55). Infine, la sostenibilità ambientale

Mercato



La competizione su costi e prezzi continuerà in modo ancora più acceso in un contesto di eccesso di capacità produttiva, soprattutto sui veicoli a batteria



dell'elettrico per i costruttori occidentali oggi non ha ancora un riscontro in termini di domanda e di sostenibilità economica e finanziaria, elementi parimenti importanti per un'effettiva transizione energetica", ha concluso.

Le piattaforme di sviluppo annunciate dai costruttori europei sono ancora concentrate sulle motorizzazioni elettriche, ma la crescita dei veicoli elettrici sta rallentando in tutti i principali mercati europei, compresa l'Italia, dove dal 2021 l'incidenza dei veicoli BEV è rimasta stabile al 4%.

L'elettrico, gravato da costi superiori alle pari versioni con motore a combustione, continua anche ad avere volumi produttivi per piattaforma e modello di gran lunga inferiori alle pari versioni ICE, con conseguente problema anche di capacità di assorbimento dei costi fissi.

Possibile revisione del Green Deal/Fit for 55

Paolo Pucino, partner dell'Automotive & Industrial team di AlixPartners, ha commentato: "La via per la sostenibilità economica

passa necessariamente attraverso la riduzione dei costi e quindi dei prezzi dei veicoli elettrici, ad oggi superiori di circa il 40-50% rispetto ai veicoli a combustione. Sfida che alcuni costruttori stanno già indirizzando anche attraverso la condivisione di piattaforme e tecnologie come la partnership Stellantis-LeapMotor e Mercedes-BYD per la produzione della gamma Denza. Ormai mercato e operatori valutano scenari di possibile revisione del Green Deal/Fit for 55, con probabile rilassamento dei tempi o della curva di entrata in vigore".

Mercato

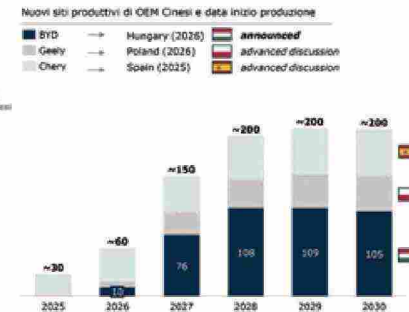
La quota degli OEM Cinesi in Europa è salita a 4% nel 2023 ed è prevista in crescita fino al 7% nel 2028, anche grazie all'installazione di capacità produttiva locale

Quota di mercato attuale e prevista OEM cinesi in Europa



Chinese OEMs include Avatq, BAIC, Brilliance Auto, BYD, Chery, Dongfeng, FAW, Geely (excl. Volvo and Polestar Brands), Great Wall, Guangzhou Auto, Jianghuai, Jiangling, NIO, SAIC, SAIC-GM, Xpeng EV
Source: S&P Global, AlixPartners analysis

Volumi di Produzione di OEM Cinesi in Europa (Nuovi siti produttivi)



AlixPartners

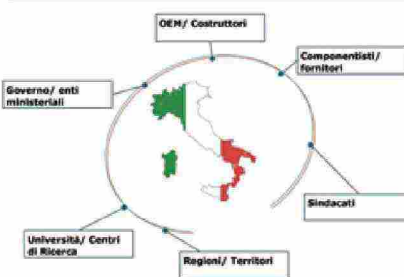
La domanda di BEV è in aumento con tassi molto inferiori alle attese



Per definire un piano concreto a sostegno della transizione è stato lanciato un lavoro congiunto MIMIT-ANFIA-Stellantis – supportato da AlixPartners

Un Tavolo che coinvolge i principali stakeholder del Settore

Direttrici di intervento (pubblico e privato)



1. Volumi Produttivi e Mercato
 2. Competitività/ Efficiamento Stabilimenti
 3. Ricerca, Sviluppo e Innovazione
 4. Supply Chain
 5. Occupazione e formazione
- Piano di intervento condiviso per il miglioramento della competitività del Sistema-Paese e per la gestione della transizione verso l'Elettrico

AlixPartners

Mercato automotive 2024 Italia

Per quanto attiene l'Italia, AlixPartners prevede che i volumi di veicoli nuovi rimarranno per i prossimi anni attorno ai livelli attuali (1,8 m veicoli nel 2023), in un contesto competitivo complesso come per il resto dell'Europa: costi, sovracapacità produttiva su componenti e veicoli ICE, e con una consolidata vocazione all'export dei componentisti.

“Il valore dei componenti di motore e trasmissione per la propulsione elettrica è ridotto a un terzo degli analoghi componenti

di un veicolo endotermico, e solo in quota parte sono accessibili ai fornitori, ponendo un rischio per i componentisti italiani di 7 miliardi di perdita di valore al 2030 e 40mila posti di lavoro in potenziale esubero; e questo escludendo ulteriori impatti sulla forza lavoro dei costruttori e delle altre filiere dipendenti da quella automobilistica”, ha aggiunto Fabrizio Mercurio, Director Automotive di AlixPartners.

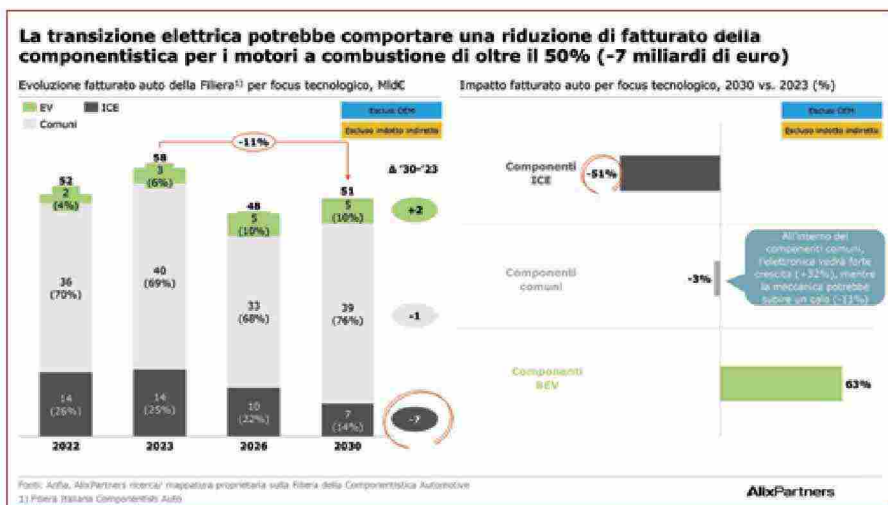
“Queste perturbazioni potrebbero gravare pesantemente sulla filiera in cui già il 30% delle aziende è in una condizione di stress

finanziario, e l'impatto occupazionale potrebbe riguardare tutto il territorio, in primis il Nord, ma anche il Centro-Sud dove è a rischio il 40% o più degli addetti. Affrontare la transizione richiede uno sforzo non solo a livello regionale ma coordinato a livello di Governo, Sistema Paese e privati”.

Una strategia nazionale per l'automotive

Per identificare una strategia nazionale di sviluppo per indirizzare efficacemente i fattori di discontinuità del settore e salvaguar-

Mercato



In Italia il 30% della forza lavoro delle aziende della componentistica sarà impattato dalla transizione elettrica



dare l'occupazione nella fase di transizione è stato lanciato un tavolo coordinato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT) con il supporto di Anfia, che oltre ad AlixPartners ha visto la partecipazione di Stellantis, sindacati e Regioni.

Duse ha spiegato: "I lavori del tavolo si sono svolti tra dicembre 2023 e marzo 2024 e hanno espresso una proposta di Protocollo d'Intesa di respiro pluriennale con una lista di 20 interventi che coinvolgono istituzioni pubbliche e operatori privati, il tutto condensato in un piano organico finalizzato all'aumento di competitività del Sistema Paese e alla salvaguardia del settore in questa difficile transizione".

Le tematiche affrontate sono state, ad esempio, gli incentivi alla domanda da legare all'impronta ecologica della produzione e l'accessibilità a fonti di finanziamento per il set-up di nuovi siti produttivi.

Sul fronte degli operatori privati, sono citati possibili accordi tra operatori di filiera (come per esempio Gruppi di acquisto per l'energia) oppure la definizione di progetti di riconversione guidati da aziende "capifiliera", che avrebbero un impatto positivo anche sul relativo ecosistema di sottofornitori.

Tecnologie evolute: Software Defined Vehicle (SDV)

Nel pieno della transizione energetica e in un contesto di grande incertezza geopolitica (con guerre e nuove elezioni in gran parte del mondo), si affaccia nel frattempo una nuova disruption collegata al Software Defined Vehicle (SDV), un veicolo in cui alcune caratteristiche "hard" come la sicurezza, la protezione, la comodità e le prestazioni possono essere controllate e modificate da un software modificabile (piuttosto che codificato) attraverso aggiornamenti Over the Air. Si tratta di modificare le caratteristiche del veicolo dopo l'uscita dalla fabbrica del costruttore, molto più complesso quindi di un semplice aggiornamento del software già possibile su veicoli recenti.

"Dalla nostra survey sui Software Defined Vehicles (SDVs), che ha coinvolto 180 Executives in ambito automotive e tecnologico, emerge che il 25% dei costruttori e il 9% dei fornitori vede i SDVs disponibili in 1-2 anni, mentre la maggioranza (intorno al 65%) si attende che i veri SDVs si vedranno nei prossimi 3-4 anni", ha commentato Emanuele Cordone, Director dell'Automotive & Industrial team di AlixPartners.

"Questa tempistica è assai breve per l'in-

dustria automotive che ha cicli di sviluppo prodotto piuttosto lunghi basati su investimenti pluriennali rispetto invece all'approccio agile di sviluppo del software, ben consolidato nelle aziende tecnologiche, che ha tempi di sviluppo molto ridotti e si basa su evoluzioni incrementali.

È necessario quindi un cambio di marcia per potere cogliere le opportunità del cambiamento tecnologico e di modello di business abilitato dalla transizione verso i SDVs, che peraltro richiede un mix di competenze diverse e con ancora maggiore focus su software ed elettronica, da ottenere anche valutando potenziali partnership con aziende tecnologiche".



7000 PROGETTI NEL 2023 PER LA COMPETITIVITÀ DEL MADE IN ITALY NEL MONDO.

ITALIAinforma

QUOTIDIANO ON-LINE

Iscriviti alla nostra Newsletter

Inserisci la tua mail



Rimani aggiornato su novità eventi e notizie dal mondo

Seguici su:

Arte e Cultura Automotive Attualità Economia e Finanza Editoriale Esteri Innovation Le Interviste Politica Salute Sostenibilità

ULTIME NOTIZIE

11 giu 2024 ore 09:00

Mef, agevolazioni fiscali per autotrasportatori. Definiti importi per deduzione forfetaria 2024

Cerca nel sito



Tutti i vantaggi di Telepass a canone zero?

Anfia: "La produzione cala ancora, ad aprile -20,3%"

- di: Barbara Bizzarri 11/06/2024



IL MAGAZINE

Italia Informa n° 2 - Marzo/Aprile 2024



Archivio Magazine

7000 PROGETTI NEL 2023 PER LA COMPETITIVITÀ DEL MADE IN ITALY NEL MONDO.

Scopri di più su simest.it

Roma, previsioni meteo a 7 giorni

Italia > Lazio > Meteo Roma

mar 11	mer 12	gio 13	ven 14	sab 15	dom 16	lun 17

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Nel quarto mese dell'anno l'indice della produzione della filiera dell'auto si conferma in flessione a doppia cifra, -20,3%, accentuando il calo di marzo (-17,5%): "Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene il segno meno ad aprile (-22%) - complice la forte contrazione, -31,6%, registrata, secondo i dati preliminari di ANFIA, dalla produzione di autovetture come prosegue la variazione negativa dell'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-22,8%). Siamo fiduciosi che l'entrata in vigore dei nuovi incentivi con l'apertura, lo scorso 3 giugno, della piattaforma di prenotazione Ecobonus, possa contribuire a trainare la domanda e accelerare la diffusione delle nuove tecnologie in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione del settore, parallelamente innescando, nei prossimi mesi, un processo di ripresa dei volumi produttivi a livello nazionale", dice Dice **Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia**, l'associazione nazionale filiera industria automobilistica.

Anfia: "La produzione cala ancora, ad aprile -20,3%"

Le previste agevolazioni all'acquisto dei veicoli green, hanno in effetti portato ad un rapido esaurimento i fondi per l'acquisto delle auto nella fascia 0-20 g/Km di CO2 e dei veicoli commerciali elettrici. **A gennaio-febbraio 2024**, ovvero l'ultimo dato disponibile, **l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 2 miliardi di euro**, mentre l'import vale 3,4 miliardi di euro.

Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 17,6%, seguiti da Germania (16,5%) e Francia (13,3%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 2,3 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 644,3 milioni di Euro. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una crescita del 14,2% a marzo (ultimo dato disponibile), grazie ad una componente interna in rialzo del 14,8% e ad una componente estera a +13,8%.

Nel primo trimestre 2024, il fatturato cala invece dell'1,7% (-9,7% il fatturato interno e +6,4% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale positiva del 2,4% a marzo (-1,1% la componente interna e +6,4% la componente estera). Nel periodo

19.7°C	20.6°C	19.2°C	17.5°C	16.9°C	16.8°C	20.0°C
26.3°C	27.8°C	26.5°C	30.4°C	30.1°C	28.7°C	30.0°C

www.ecostampa.it

stampa PDF 3BMeteo.com

Newsletter



Iscriviti alla nostra Newsletter

Inserisci la tua mail



Rimani aggiornato su novità
eventi e notizie dal mondo

ULTIMISSIME

11 giu 2024 ore 10:15

SPDR ETF - Commento sulle previsioni del meeting del FOMC

11 giu 2024 ore 10:00

Domani a Roma l'Assemblea generale di Confcommercio

11 giu 2024 ore 09:45

Sport e lavoro, le ultime novità del decreto 31 maggio

11 giu 2024 ore 09:20

Manifattura in difficoltà, Granelli: "Serve contesto favorevole al fare impresa"

11 giu 2024 ore 09:00

Mef, agevolazioni fiscali per autotrasportatori. Definiti importi per deduzione forfetaria 2024

VEDI TUTTE LE ULTIMISSIME

TUTTI GLI ARTICOLI

gennaio-marzo 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 4,8%, con un calo del 9,8% della componente interna e una crescita dell'1,2% della componente estera.

TAGS: automotive, anfia

NOTIZIE DELLA STESSO ARGOMENTO

Automotive

11/06/2024

Anfia: "La produzione cala ...



Anfia: "La produzione cala ancora, ad aprile -20,3%"

Automotive

11/06/2024

Segugio.it: "La moto super...



Segugio.it: "La moto supera l'auto nelle preferenze degli italiani"

Automotive

10/06/2024

Stellantis: a maggio, crescit...



Stellantis: a maggio, crescita dei volumi di vendita dell'1,8% nel mercato europeo

Automotive

10/06/2024

Lo smaltimento dello stock...

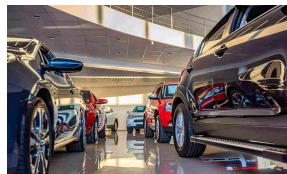


Lo smaltimento dello stock traina il mercato dei pesanti a maggio (+5%)

Automotive

10/06/2024

Autoscout24: gli incentivi 2...

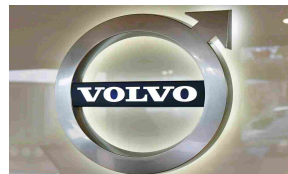


Autoscout24: gli incentivi 2024 per l'acquisto di auto nuove

Automotive

10/06/2024

Auto elettriche: Volvo spos...



Auto elettriche: Volvo sposta la produzione in Belgio per evitare le tasse Ue

1 2

7000 PROGETTI NEL 2023
PER LA COMPETITIVITÀ
DEL MADE IN ITALY NEL MONDO.

Scopri di più su [simest.it](https://www.simest.it)

simest
gruppo edp



Produzione auto in Italia: -20,3% ad aprile 2024, industria automobilistica italiana in crisi?

11 Giugno 2024

condividi su

L'industria automobilistica italiana sta attraversando un periodo di difficoltà, evidenziato dai dati recentemente pubblicati da Anfia. Secondo l'Istat, la produzione complessiva del settore ha registrato una riduzione del 20,3% ad aprile 2024 rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, con un calo del 12,4% nei primi quattro mesi del 2024.

In particolare, la fabbricazione di autoveicoli ha subito una significativa contrazione del 22% ad aprile e del 12,5% da gennaio ad aprile 2024 rispetto agli stessi periodi del 2023. Questo declino si inserisce in un quadro più ampio di riduzione della produzione industriale italiana, che ha visto un calo del 2,9% ad aprile 2024 e una diminuzione del 3,3% nel totale dei primi quattro mesi dell'anno.

Al contrario, un segmento del settore ha mostrato segni di crescita: la produzione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi ha registrato un aumento dell'1,4% ad aprile e un notevole incremento del 15,5% nel primo quadrimestre del 2024. Tuttavia, la produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori ha segnato un calo del 22,8% ad aprile e del 18% nei primi quattro mesi dell'anno.

Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia, ha commentato: "Nel mese di aprile, l'indice di produzione dell'industria automobilistica italiana continua a mostrare un significativo calo del 20,3%, aggravando la diminuzione già osservata a marzo del 17,5%. Anche l'indice di produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori registra una flessione del 22,8%. Tuttavia, rimaniamo ottimisti che l'introduzione dei nuovi incentivi e l'apertura della piattaforma Ecobonus il 3 giugno possano stimolare la domanda e favorire l'adozione di tecnologie innovative, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione del settore."

I dati preliminari di Anfia indicano che ad aprile 2024 sono state prodotte circa 30.000 autovetture, un decremento del 31,6% rispetto ad aprile 2023. Nei primi quattro mesi del 2024, la produzione totale ha raggiunto le 142.000 unità, segnando una riduzione del 23,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Se vuoi aggiornamenti su Notizie inserisci la tua email nel box qui sotto:

Iscriviti

Sì

No

Acconsento alla ricezione di comunicazioni promozionali da parte del Titolare, relative a prodotti e servizi di terzi.

Compilando il presente form acconsento a ricevere le informazioni relative ai servizi di cui alla presente pagina ai sensi dell'informativa sulla privacy.

Abbiamo ricevuto la tua richiesta di iscrizione. Conferma la tua iscrizione facendo clic sul link ricevuto via posta elettronica.

Se vuoi ricevere informazioni personalizzate compila anche i seguenti campi opzionali.

Nome



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

AUTO **PRIMO PIANO**

Anfia: ad aprile in Italia la produzione cala ancora, -20,3%

Produzione auto in Italia ancora in calo ad aprile

di **Andrea Senatore** 11 Giugno, 2024

[Anfia >](#)

ULTIME NEWS



Alfa Romeo al via della 1000 Miglia 2024



Gli azionisti di Porsche mettono in dubbio i piani dell'azienda sulle auto elettriche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Alpine: una Le Mans in prima linea, dalla A290 a Zinedine Zidane

Nelle scorse ore **Anfia** ha evidenziato come in aprile 2024, secondo l'ISTAT, l'industria automobilistica italiana abbia visto una riduzione generale nella produzione del **20,3%** rispetto allo stesso mese del 2023, e un calo del **12,4%** nei primi quattro mesi dell'anno. La fabbricazione di autoveicoli ha evidenziato una contrazione del **22%** in aprile e del **12,5%** da gennaio ad aprile 2024, rispetto ai corrispondenti periodi del 2023.

Al contrario, la produzione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi ha registrato un lieve aumento dell'**1,4%** in aprile e un significativo **15,5%** nei primi quattro mesi. Infine, la produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori ha subito un calo del **22,8%** in aprile e del **18%** nel periodo gennaio-aprile 2024.

Anfia: produzione auto in Italia ancora in calo ad aprile

I dati preliminari forniti da Anfia indicano che, ad aprile 2024, la produzione interna di autovetture è stata di circa **30.000 unità**, segnando un decremento del **31,6%** rispetto ad aprile dell'anno precedente. Guardando al totale dei primi quattro mesi del 2024, le autovetture prodotte sono state 142.000, con una riduzione del **23,6%** rispetto al periodo gennaio-aprile del 2023.

Questi numeri si inseriscono in un quadro più ampio di contrazione della produzione industriale italiana, che continua a registrare una flessione ad aprile

FOTO



TUTTE LE FOTO >

2024. L'indice della produzione industriale complessiva ha chiuso il mese con un calo del **2,9%** e mostra una diminuzione del **3,3%** nel cumulato dei primi quattro mesi dell'anno corrente, confrontato con lo stesso periodo dell'anno precedente.

Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia ha dichiarato: "Nel mese di aprile, l'indice di produzione dell'industria automobilistica italiana continua a mostrare un significativo calo del **-20,3%**, aggravando la diminuzione già osservata a marzo del **-17,5%**. Anche l'indice di produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori registra una flessione del **-22,8%**. Tuttavia, rimaniamo ottimisti che l'introduzione dei nuovi incentivi e l'apertura della piattaforma Ecobonus il 3 giugno possano stimolare la domanda e favorire l'adozione di tecnologie innovative, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione del settore."

☆☆☆☆☆ 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

ANFIA

PRODUZIONE AUTO

LEGGI ALTRI ARTICOLI IN AUTO

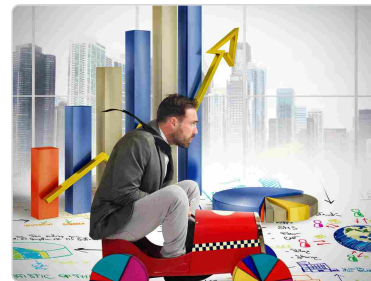
LASCIA UN COMMENTO ▾

< NEWS PRECEDENTE [News successiva >](#)

ARTICOLI CORRELATI

Anfia: mercato auto Italia a maggio 2024

Nel mese di maggio, sono state immatricolate circa 140mila autovetture, in calo del 6,6% rispetto allo stesso mese del 2023. Nel cumulato dei cinque mesi, le immatricolazioni sono state 725.751, in aumento del 3,4%. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono maggio in crescita del 4,1%, con una quota di mercato del 32,2%. Calano, invece le autovetture diesel (-30,5% su maggio 2023), con una market share del 14,4%. Nei cinque, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate del 15,4% (31,3% di quota) mentre continua il calo delle auto diesel (-20,9% e 14,8% di quota nel periodo). Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 53,4% del mercato del solo mese di maggio, con volumi in calo rispetto allo stesso mese del 2023 (-3,6%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 5,9% e hanno una quota di mercato del 53,9% (+1,2 p.p. rispetto ai primi cinque mesi del 2023). Le autovetture elettrificate rappresentano il 46,8% del mercato di maggio, mentre, nel cumulato hanno una quota del 45,0%, con volumi in crescita (+1,1% nel mese e +5,9% nel cumulato). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 7,4% nel mese, con una quota di mercato del 39,9%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 13,3%, con una market share del 38,8%. In controtendenza, le immatricolazioni di autovetture ricaricabili, che calano del 24,6% nel mese (quota di mercato: 6,9%) e del 22,5% nel cumulato (market share: 6,2%) anche a causa della prolungata attesa dei nuovi incentivi. Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 3,6% e calano del 18,3% nel mese. Calano, allo stesso modo, anche le ibride plug-in: -30,6%, con il 3,3% di quota del mercato del mese. Anche nel cumulato, le alimentazioni risultano entrambe in flessione, rispettivamente -18,7% (MS: 3,0%) e -25,7% (MS: 3,2%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 6,6% dell'immatricolato di maggio, di cui il 6,5% è composto da autovetture Gpl (-27,4% su maggio 2023) e lo 0,1%, residuale, da autovetture a metano. Nel cumulato dei primi cinque mesi del 2024, le autovetture Gpl risultano in crescita del 2,7% (MS: 8,8%) e quelle a metano del 23,7% (MS: 0,2%)... continua a leggere





DIRETTORE: FILIPPO ASTONE CONTATTACI

MERCLEDÌ 12 GIUGNO 2024, 14:29



INDUSTRIA ITALIANA

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

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

CHI SIAMO



AZIENDE INDUSTRIALI

Materiali avanzati: una sfida europea e nazionale. Se ne parla il 17 giugno alle 10, all'evento del Cluster Fabbrica Intelligente presso il Km Rosso di Bergamo

L'evento pubblico - nell'ambito dell'Assemblea del Cfi - si propone di condividere con i vertici dell'Unione Europea lo stato dell'arte su un tema cruciale per l'industria: i materiali avanzati. Per partecipare attivamente alla definizione del programma EU e accrescere così la competitività industriale del nostro Paese a livello globale mettendo al centro la circolarità e la digital transition.

12 Giugno 2024



L'Italia intende essere tra i Paesi protagonisti della tematica **Materiali Avanzati**. Per questo motivo, il **Cluster Fabbrica Intelligente** – organizzazione che si occupa di ricerca e innovazione per la competitività della manifattura italiana – ha voluto riunire al Kilometro Rosso di Bergamo i principali attori istituzionali e industriali (italiani ed europei) in una mattinata di studio per definire gli ambiti e le tematiche principali da proporre per il programma EU in fase di definizione e coerenti agli interessi industriali nazionali.

Per partecipare è necessario registrarsi a [questo link](#) entro il 13 Giugno.





enel
**Tutto Enel,
 è Formidabile.
 Anche per
 la tua attività.**
 Scegli l'offerta
Formidabile Luce Impresa.

**Bonus in bolletta
 di 150c in 12 mesi.**

Scopri di più

FORMIDABILE LUCE IMPRESA DI ENEL ENERGIA FINO ALL'11/06/2024. PER CLIENTI NON DOMESTICI DA 3 A 25 MW POTENZA COMPONENTI (SERVIZIO NON - 0,0388 €/KWH) - CCV 12€/100€/MESE PER I PRIMI 12 MESI (IVA E IMPOSTE ESCLUSE)



Gianluigi Viscardi, presidente del Cluster Tecnologico Nazionale Fabbrica Intelligente.

Il Cluster Fabbrica Intelligente sarà rappresentato dal presidente **Gianluigi Viscardi** (imprenditore, fondatore e presidente onorario della **Cosberg**, società di automazione di Terno d'Isola, provincia di BG) e dal Presidente del Comitato Tecnico Scientifico **Tullio Tolio**, professore ordinario al **Politecnico di Milano**. Ci saranno anche: **Roberto Vavassori**, vice presidente di **Brembo** e presidente di **Anfia**, l'associazione di Confindustria della filiera automotive; **Francesco De Santis** (collegamento online) Vice Presidente di **Confindustria** con delega alla Ricerca e Sviluppo; **Giovanna Recuperati**, Presidente di **Confindustria Bergamo**. Nonché autorevoli esponenti del Governo e dell'Unione Europea, elencati per esteso nell'agenda preliminare.

Durante la mattinata intervverranno **Maria Cristina Russo**, Director for Global Approach and International Cooperation in R&I e **Jurgen Tiedje**, Head of Unit Industrial Transformation Unit, DG Research ad Innovation della Commissione Europea; **Francesca Galli**, Ufficio di Gabinetto, Segreteria Tecnica del Ministero dell'Università e della Ricerca (Mur) che sta curando la partecipazione italiana alla partnership, oltre ad esponenti di primissimo piano del mondo industriale italiano; **Luca De Angelis** (Mimit), Direttore Generale per le nuove tecnologie abilitanti Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Nel pomeriggio i lavori continueranno con i gruppi tecnico-scientifici del cluster aperti a tutti con lo scopo di mappare importanti casi aziendali e definire i bisogni del settore manifatturiero nel campo dei materiali avanzati per proporre una roadmap coerente con gli obiettivi e le peculiarità del sistema produttivo italiano.

Il Cluster Fabbrica Intelligente

Il Cluster Fabbrica Intelligente è nato nel 2012 da un bando del **Ministero dell'Università e della Ricerca** per la costituzione di cluster tecnologici in Italia, ed è diventato operativo nel 2014. Il Cluster si pone come soggetto a supporto delle politiche industriali per la ricerca e l'innovazione nel settore manifatturiero. Nel 2017 il Ministero dello sviluppo economico affida al Cluster il compito di supportare la selezione dei primi **Lighthouse Plant**, fabbriche eccellenti già operative e "pronte" a sviluppare un progetto articolato e innovativo per diventare smart factory, attraverso l'utilizzo delle tecnologie indirizzate dal Piano Industria 4.0 tra le quali big data, IoT e intelligenza artificiale, anche per abilitare nuovi modelli di business, l'integrazione della filiera e il coinvolgimento del mondo dell'Open Innovation. **Ansaldo Energia, Tenova-Ori Martin, Abbe Hitachi Rail** sono i primi quattro Lighthouse operativi. A loro se ne sono aggiunti, nel 2021, due: **Hsd Mechatronics**, del gruppo **Biesse**, prima media impresa italiana (circa 80 milioni di euro di giro d'affari) a entrare a far parte del Lighthouse Plant Club, e **Opificio digitale**, con sede a Trieste.



Tullio Tolo, presidente del Comitato tecnico scientifico del Cluster Fabbrica Intelligente.

I materiali avanzati: una sfida europea e nazionale 17 Giugno 2024 (10.00-12.30)

Organizzato dal Cluster Nazionale Fabbrica Intelligente
Auditorium Confindustria Bergamo
Kilometro Rosso (BG)

Agenda preliminare

Saluti di Benvenuto

- **Cristina Russo** – Director for Prosperity, Directorate-General for Research and Innovation (intervento registrato)
- **Francesco De Santis** (online) – Vice Presidente di Confindustria con delega alla Ricerca e Sviluppo
- **Giovanna Ricuperati** – Presidente Confindustria Bergamo
- **Gianluigi Viscardi** – Presidente Cluster Fabbrica intelligente

La strategia Europea sugli Advanced Materials

A new European industry partnership announced under the Advanced Materials Communication

- What does it mean for industry?
- What commitments are expected by the European Commission

Role of such a partnership under the Advanced Materials communication

- Priorities common to EU and national research programmes
- European Innovation Council
- Advanced Materials Academy
- Digital Infrastructure (Materials Commons)

Jürgen Tiedje – Head of Unit for Industrial Transformation, European Commission

La posizione italiana sui materiali avanzati

- **Francesca Galli** – Dirigente, Ufficio di Gabinetto, Segreteria Tecnica del Ministro, Ministero dell'Università e della Ricerca (Mur)
- **Luca De Angelis** (online) – Direttore Generale per le nuove tecnologie abilitanti Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit)



Azioni e iniziative sui materiali avanzati

- **Marco Falzetti** – Direttore Apre
- **Nicoletta Amodio** – Executive Adviser Ricerca & Innovazione, Confindustria
- **Roberto Vavassori** – Presidente di Brembo-Bscsb – Presidente Anfia
- **Tullio Tolio** – Presidente Cts del Cfi

Pitch industriali sui materiali avanzati

- Coordina **Mariangela Lombardi** (esperta italiana presso la Programme Committee della Commissione Europea)
- Pitch su applicazioni industriali da parte di aziende italiane.

Per partecipare all'evento è necessario registrarsi al [link](#) entro il 13/06/2024.

Applicazioni industriali sui materiali avanzati Industrial applications of Advanced Materials

Riunione Gruppi tematici tecnico-scientifici (GTTS) Cluster Nazionale Fabbrica Intelligente

17 Giugno 2024 (15.00-17.45)
Presso: Kilometro Rosso (Bergamo)

Agenda preliminare

15.00-15.20: Saluti di benvenuto

- **G. Viscardi** – Presidente Cluster Fabbrica Intelligente

15.20 -15-40: Presentazione steering committee e gruppi Gtts, ruolo e obiettivi della giornata

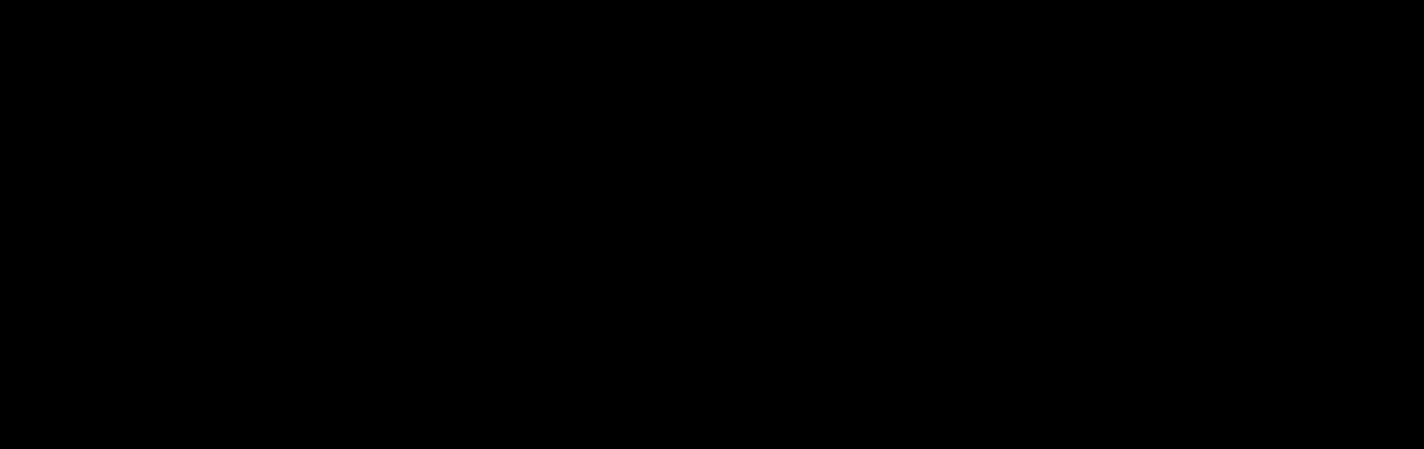
- **R. Fornasiero** – Responsabile gruppo roadmap
- **T.A.M.Tolio** – Presidente Comitato Tecnico Scientifico del Cluster

15.40-16.10: Presentazione roadmap Iam4EU

- **Elmar Bonaccorso** (Airbus)

16.10-17.00: Sessioni di lavoro dei Gtts su applicazioni industriali sui materiali avanzati

17.00 -17.45: Recap e presentazione in plenaria dei risultati delle sessioni di lavoro Rapporteur degli Steering Committee



IN EVIDENZA BUSINESS E FLOTTE AUTO ELETTRICHE AUTO IBRIDE COM'È & COME VA SMARTWALL LIFESTYLE CONCESSIONARI

AUTO AUTO ELETTRICHE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Mercato auto Italia 2024: a maggio altro crollo delle elettriche

L'analisi Anfia: male anche le diesel, ok le ibride non ricaricabili

di **Fabio Cavagnera** 12 Giugno, 2024



Come abbiamo [visto nei giorni scorsi](#), il mese di maggio ha visto un **nuovo calo del mercato auto in Italia**, precisamente del 6,6%, con poco meno di 140.000 vetture immatricolate, contro le quasi 150.000 del maggio di un anno fa. A contribuire a questo numero negativo, sono state le auto con la spina, con un calo del 24,6%.

ULTIME NEWS



Ford Evos diventa Ford Mondeo Sport in Cina

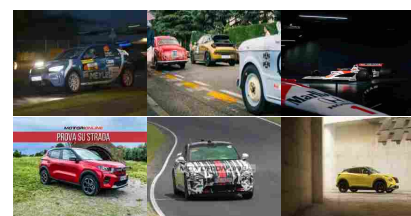


Mercato auto Italia 2024: a maggio altro crollo delle elettriche



Opel Corsa Rally Electric: dura prova al Rallye Vosges Grand-Est

FOTO



Bene le benzina, al top le ibride non ricaricabili

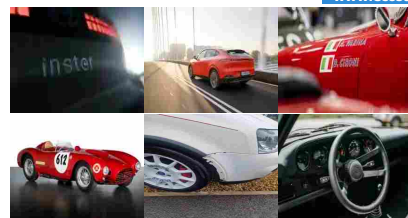
Anfia ha analizzato i risultati del mese, in cui le vetture a **benzina** hanno chiuso in crescita del 4,1%, raggiungendo una quota di mercato del 32,2%. La quota principale, tuttavia, è quella delle autovetture elettrificate non ricaricabili. Rappresentano il 46,8% del mercato di maggio, mentre, nel cumulato hanno una quota del 45,0%, con volumi in crescita (+1,1% nel mese e +5,9% nel cumulato). Tra queste, le **ibride mild e full** aumentano del 7,4% nel mese, con una quota di mercato del 39,9%.

Buoni i risultati anche per le auto **GPL e metano**. Nel cumulato dei primi cinque mesi del 2024, le prime risultano in crescita del 2,7% (MS: 8,8%) e quelle a metano del 23,7% (MS: 0,2%).

Crollano le auto elettriche e diesel

In controtendenza, le immatricolazioni di autovetture **ricaricabili**, che calano del 24,6% nel mese (quota di mercato: 6,9%) e del 22,5% nel cumulato (market share: 6,2%). In particolare, le vetture 100% elettriche sono calate del 18,3% nel mese di maggio, con una quota di appena il 3,6%. Anche se, a giugno dovrebbero risalire, visto il [boom legato agli incentivi](#), esauriti in pochissime ore per le vetture a zero emissioni. In calo anche le ibride plug-in: -30,6% e quota del 3,3%.

Molto negativo anche il bilancio per le vetture **diesel**, sulla scia dei continui blocchi in molte città: sono calate addirittura del 30,5% su maggio 2023, con una market share del 14,4%.



TUTTE LE FOTO >



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

MERCATO AUTO

MERCATO AUTO ITALIA

MERCATO AUTO ITALIA 2024

MERCATO AUTO ITALIA MAGGIO 2024

[LEGGI ALTRI ARTICOLI IN AUTO](#)[LASCIA UN COMMENTO](#) ▾