



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 7 al 13 maggio 2024

Torino, 17 maggio 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
12/14	Auto Tecnica	01/05/2024	<i>Auto elettriche e aftermarket. Quale futuro?</i>	2
24/28	Parts	01/05/2024	<i>Transizione verso il futuro</i>	5
	Italpress.com	07/05/2024	<i>All'Acì Milano strategie per la mobilità' green oltre all'elettrico</i>	8
16	Il Messaggero	07/05/2024	<i>Auto, in Italia cresce l'import nove veicoli su dieci sono europei</i>	9
	Milano.Aci.it	07/05/2024	<i>La mobilità' green in piena neutralita' tecnologica: esperienze e innovazioni. Tavola rotonda organi</i>	10
	Giornalemotori.com	07/05/2024	<i>Eventi: E-Tech Europe e E-Charge, al via ledizione 2024 a Bologna Fiere</i>	13
	Automotornews.it	07/05/2024	<i>Salone Auto Torino, presentate le novita' della prima edizione alla presenza del Ministro Salvini</i>	16
	PneusNews.it	07/05/2024	<i>Il trasporto merci si fa sostenibile e connesso. A Transpotec Logitec tutte le novita', anche per i</i>	18
25	Il Sole 24 Ore	08/05/2024	<i>Tir, l'Europa non fa sconti: tagli drastici e progressivi alle emissioni (M.Morino)</i>	22
	Autobusweb.com	08/05/2024	<i>Tecnobus Next: una partnership industriale per la produzione del modulo a zero emissioni</i>	24
	Partsweb.it	09/05/2024	<i>Anfia, automotive e Transizione 5.0: Iniziativa presenta il progetto Sure</i>	27
	Teleborsa.it	10/05/2024	<i>Automotive, in calo a doppia cifra l'indice della produzione italiana: a marzo -17,5%</i>	30
	Teleborsa.it	10/05/2024	<i>Autotrasporto: in 10 anni scomparse oltre 21mila aziende</i>	32
	Repubblica.it	10/05/2024	<i>Autotrasporto: in 10 anni scomparse oltre 21mila aziende</i>	34
	Repubblica.it	10/05/2024	<i>Automotive, in calo a doppia cifra l'indice della produzione italiana: a marzo -17,5%</i>	37
	Lastampa.it	10/05/2024	<i>Automotive, in calo a doppia cifra l'indice della produzione italiana: a marzo -17,5%</i>	40
	Lastampa.it	10/05/2024	<i>Autotrasporto: in 10 anni scomparse oltre 21mila aziende</i>	42
	IlsecoloXIX.it	10/05/2024	<i>Automotive, in calo a doppia cifra l'indice della produzione italiana: a marzo -17,5%</i>	44
	IlsecoloXIX.it	10/05/2024	<i>Autotrasporto: in 10 anni scomparse oltre 21mila aziende</i>	45
	Corriere.it	10/05/2024	<i>Autotrasporti, 20 mila compagnie scomparse in 10 anni : «meno dell'1% delle aziende gestisce il 30%</i>	47
	Borsaitaliana.it	10/05/2024	<i>Automotive, in calo a doppia cifra l'indice della produzione italiana: a marzo -17,5%</i>	50
	Ilmessaggero.it	10/05/2024	<i>Crolla la produzione di auto in Italia: -17,5% a marzo e -9,7 nel trimestre. Giorda (Anfia): «Pesant</i>	52



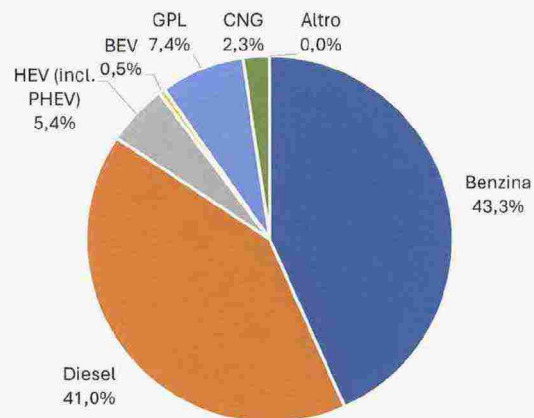
AUTO ELETTRICHE E AFTERMARKET QUALE FUTURO?

"LA MOBILITÀ SOSTENIBILE MIRA A RIDURRE l'impatto ambientale e sociale dei trasporti (merci e/o persone) garantendo al tempo stesso efficienza, sicurezza e accessibilità". Con queste parole, Riccardo Buttafarro, Responsabile Area Aftermarket nella Nuova Mobilità di ANFIA-Aftermarket ha introdotto un tema che in futuro sarà sempre più l'attualità, pur nella difficoltà di confrontarsi con uno scenario in continuo divenire. Un'analisi in cui sono stati presi in esame i principali fattori di incertezza e domande aperte che gravitano attorno alla diffusione di questo tipo di tecnologia. "Se analizziamo questo concetto sia dal punto di vista degli ATTORI che da quello degli UTENTI", prosegue Buttafarro, "vediamo che ad oggi la situazione sembra, per certi versi, più complessa di qualche tempo fa. Da diversi anni, si sente parlare di elettrificazione e, complice la direzione imboccata a livello europeo, tutta la filiera è portata a muoversi nella consapevolezza che qualunque sia il futuro che ci aspetta, l'unica certezza che abbiamo è che sarà diverso da oggi. In primo luogo, occorre fare un ragionamento sul peso attuale delle vetture elettriche sul parco circolante nel nostro Paese. Sicuramente il numero delle vetture 100% elettriche (BEV) vendute è in crescita, ma la quota sulla totalità del parco è decisamente contenuta, mentre diesel e benzina si spartiscono quasi alla pari l'86% del parco. Per quanto riguarda poi il trasporto pesante su gomma (>35q), è invece lampante come il diesel sia, al momento, ancora largamente prevalente come, coprendo da sola il 97% del parco. Entrando meglio nelle dinamiche di sviluppo del fenomeno dell'elettrificazione, abbiamo voluto analizzare la diffusione

delle colonnine di ricarica, grande tema di discussione tra gli operatori del settore. Ad oggi, oltre la metà delle colonnine ad uso pubblico si trova nel Nord-Italia, mentre sulla rete autostradale non si raggiungono neppure le mille unità. Questo è quanto succede nel nostro Paese, mentre in Europa, come risaputo, il continente va a 'due velocità'. Nell'infografica riportata in Fig.1, si può quantificare la diffusione di colonnine di ricarica in Europa e a destra la distribuzione del circolante di veicoli elettrici. Se si esclude la Francia, che può contare su un massiccio impiego di energia nucleare, emerge come il Nord Europa sia molto avanti sul fronte elettrificazione. Venendo al focus della nostra analisi, dopo aver riscontrato parecchie difficoltà nel "rincorrere" i cambiamenti del fenomeno elettrificazione, si è tentato di riassumerne le principali domande ancora aperte, nonché lo stato dell'arte della diffusione dei veicoli nel nostro Paese.

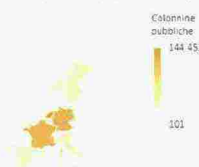
COSTI Il primo aspetto su cui abbiamo voluto soffermarci è quello legato ai costi.

Parco circolante autovetture per alimentazione (2023)



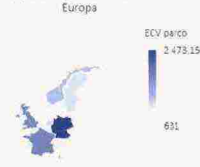
Fonte: ACI 31/12/2023

Distribuzione delle colonnine di ricarica in Europa



Fonte: EAFO, 31/12/2022

Distribuzione parco circolante veicoli ricaricabili in Europa



Fonte: ACI 31/12/2023

Uno 'scoglio' importante per la diffusione delle auto elettriche è infatti il prezzo di acquisto, per il quale non sono al momento previste riduzioni significative, fino a quando non caleranno i costi di acquisto delle batterie. Segue il costo del bollo auto: per le vetture full-electric sono previsti 5 anni di esenzione dal pagamento, dopo i quali si pagherà il 25% della tariffa piena, calcolata in base alla potenza in kWh con tariffa unitaria leggermente differente da regione a regione (intorno a 2,5/3,00 euro a kWh). Fanno eccezione a questa regola Lombardia e Piemonte, per le quali, al momento, le vetture elettriche sono esenti a vita dal pagamento del bollo.

Un altro aspetto da considerare è la ricarica delle batterie. La spesa per i carburanti per autotrazione benzina e gasolio nel 2023 è stata di 70,9 miliardi di euro¹. Analizzando questa cifra nel dettaglio, si vede che 38,1 miliardi sono dovuti ad accise e Iva (su accise e su costo industriale). I restanti 32,8 miliardi sono quelli fatturati per la produzione e la distribuzione. La parte fiscale nel 2023 è salita del 22,7% rispetto al 2022, mentre la parte industriale ha subito un calo del 18,1%.

La domanda che ci poniamo, se vogliamo un po' provocatoria, è la seguente: con un parco circolante totalmente elettrico, lo Stato avrebbe un ammanco pari ai 38 miliardi relativi all'acquisto dei carburanti. Questa situazione sarebbe sostenibile?

Su un parco circolante di circa 952 mila autocarri pesanti, al 31/12/2022, solo l'1,5% è Elettrico

Da questa situazione, che risente ovviamente della programmazione e delle tempistiche decise a livello europeo, discendono alcune considerazioni di carattere generale. La prima è che nel 2026 è prevista una clausola di revisione al regolamento europeo che stabilisce lo stop alla vendita di auto endotermiche al 2035, la quale potrà essere sfruttata per l'apertura a carburanti alternativi

all'elettrico, come i carburanti sintetici, già menzionati nel regolamento stesso, che verrebbero utilizzati nelle vetture endotermiche. La seconda riguarda invece la composizione del nuovo Parlamento Europeo. La data per le elezioni è fissata per il prossimo giugno. Se ci fosse un cambio nella composizione del Parlamento, cosa che sembra al momento possibile e forse anche probabile, tutte le date previste fino a questo momento per l'attuazione della neutralità delle emissioni dei veicoli, potrebbero anche essere riviste, con un possibile slittamento dello stop ai motori ICE dal 2035 al 2040.

Una simile variazione o altre variazioni che impattassero sull'utilizzo delle vetture elettriche e sul calendario attuativo del regolamento, stravolgerebbero tutti i programmi fin qui messi in campo da tutti i costruttori di parti, batterie, mezzi totalmente elettrici. Sul fronte del mercato, poi, è un dato di fatto che senza incentivi dedicati, le vendite di vetture elettriche tendono a bloccarsi. A tendere, qualche componente di costo del prodotto dovrà cambiare anche perché, fino a che non saranno accessibili a prezzi 'ragionevoli' le auto di piccola cilindrata e/o di piccola potenza, il potere di acquisto di gran parte della popolazione non sarà sufficiente per scegliere di acquistare vetture di questo tipo. Oggi, a torto o a ragione, la media utenza considera le vetture elettriche anzitutto troppo costose e, secondariamente, si scontra con difficoltà legate alla ricarica, con un chilometraggio oscillante anche in funzione delle condizioni meteorologiche (gran freddo o gran caldo). Infine, ultimo ma non meno im-

portante, il valore residuo dell'usato oggi è bassissimo.

Per quanto riguarda i componentisti, le loro reazioni in generale sono state molto rapide. È un fatto, innanzitutto, che si trovino ad operare in un contesto in cui le Case automobilistiche stanno tenendo in piedi produzioni sia elettriche che endotermiche. Un'altra riflessione importante riguarda tutti i prodotti e le parti delle vetture elettriche che o non ci saranno più o comunque subiranno profondi mutamenti. È chiaro che la componentistica del motore endotermico non ci sarà più, sostituita da uno o più motori elettrici ed è altrettanto chiaro che alcuni prodotti cambieranno completamente, ad esempio i freni, che avranno una durata tra 5 e 10 volte quella attuale. È vero che esiste un parco circolante che garantirà, a seconda delle nuove regole, da 10 a 15 anni di sopravvivenza dei ricambi così come oggi li intendiamo. Ma è pur vero che un periodo di questa durata dovrebbe permettere a tutti i produttori e a tutte le forze che lavorano all'interno di questa filiera, ivi comprese le attività di riparazione, assicurazione e distribuzione, che comunque cambieranno significativamente, di adattarsi.

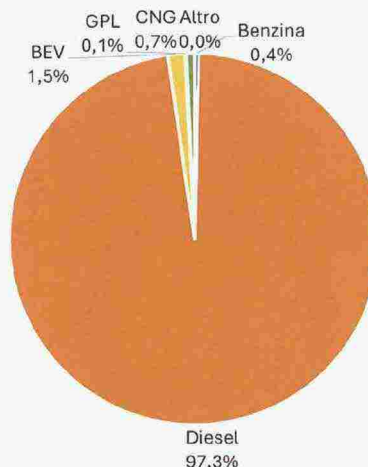
Fatta questa analisi di ampio respiro, le nostre riflessioni si concentrano su alcuni elementi di dettaglio, di cui abbiamo messo sinteticamente in evidenza gli aspetti più salienti.

¹ Elaborazioni Centro Studi Promotor su dati del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

BATTERIE

1. La tecnologia oggi dominante è quella delle batterie al litio.
2. Le batterie maggiormente utilizzate sono quelle chiamate LFP (fosfato-litio-ferro) che, a detta degli esperti, sono più economiche e più sicure; unica pecca: l'autonomia.
3. La ricerca sulle batterie allo stato solido ha attirato moltissimi investimenti. Queste batterie garantiscono maggior densità energetica, più sicurezza e, in termini di economia, si prevede arriveranno tra i 600 e 1.000 km (sembra possano sopportare fino a 6.000 cicli di ricarica di 10 minuti).
4. Si sta esplorando l'uso di altri materiali, sempre con l'intento di abbattere i costi e migliorare la sicurezza e garantire un'auto-

Parco circolante trucks per alimentazione (2022)



Fonte: ACI 31/12/2022

Su un parco circolante di quasi 41 milioni di autovetture, al 31/12/2023, solo lo 0,5% è Elettrico

nomia importante e, soprattutto, si cerca di svincolarsi, per quanto possibile dalle materie prime critiche.

5. Sono in fase di studio e fabbricazione le batterie a base silicio e altre batterie a base sodio.

6. Recentemente, lo Stato cinese ha favorito e incentivato, per la ricerca di nuove batterie, l'unione di alcuni tra i principali attori del settore, tra cui il leader mondiale delle batterie CATL e la BYD, che oltre produrre auto elettriche, è da sempre un importante attore nella produzione di batterie.

di batterie.

IMPATTO AMBIENTALE ED EMISSIONI NEL CICLO DI VITA

1. Minori emissioni di CO₂ considerando l'intero ciclo di vita del veicolo.
2. Minore impatto derivante dalla fabbricazione di batterie.
3. Le emissioni per la produzione possono essere compensate nel corso della vita del mezzo.
4. L'obiettivo è di raggiungere una neutralità di emissioni.
5. Le Case automobilistiche cercano di ridurre le emissioni derivanti dalle produzioni utilizzando sempre più energie rinnovabili e, partendo dalla progettazione, prevedono l'utilizzo di materie prime riciclate per la produzione dei componenti del veicolo.

Al momento, però, si è ancora distanti dalla NEUTRALITA'. Un dato recente fornito da GREEN CAP dice che un'auto con batteria tra 50 e 60 kWh produce emissioni di CO₂, nel suo ciclo di vita, pari a 7 milioni di tonnellate.

RISCHI VARI: INCENDIO

1. Difficoltà di spegnimento.
2. Possibilità di ripartenza delle fiamme anche dopo ore dal primo spegnimento.
3. È necessario isolare la vettura per almeno 72 ore e tenere una distanza di 10-15 metri da ogni tipo di materiale infiammabile.

4. È necessario fare formazione per l'utente del mezzo, che può trovarsi a dover fronteggiare situazioni di pericolo nuove.

5. Occorre provvedere alla dotazione di abbigliamento e mezzi specifici per gli operatori interessati (Vigili del Fuoco, officine etc.).

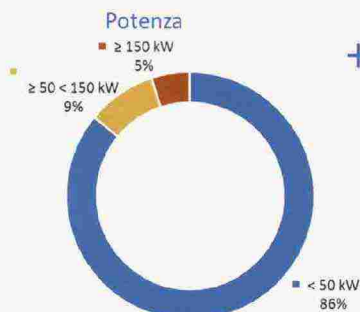
RISCHI VARI: TRASPORTO E STOCCAGGIO

1. Le vetture elettriche richiedono un trasporto con caratteristiche differenti rispetto alle attuali vetture endotermiche (ad oggi non ci sono ancora normative specifiche, però, ad esempio, le compagnie di trasporto marittimo - traghetti e navi - chiedono che la carica della batteria sia limitata tra il 20 e il 50%).
2. È richiesto che le vetture vengano parcheggiate in zone specifiche, possibilmente all'aperto.
3. Per quanto riguarda il trasporto via terra attraverso bisarche, valgono le stesse norme delle vetture endotermiche, però le vetture elettriche devono essere etichettate.
4. Deve essere indicata la presenza di batteria ad alta tensione.
5. Chi trasporta deve essere formato su procedure specifiche in caso di emergenza (soprattutto in caso di incendio).

In questa breve analisi di scenario, abbiamo cercato di toccare tutti i grandi punti aperti che ruotano intorno alla diffusione delle vetture elettriche nel nostro Paese. Ma ovviamente si tratta di un'analisi prettamente teorica.

Per entrare più nel concreto, abbiamo chiesto ad alcune aziende facenti parte della Sezione Aftermarket di ANFIA di 'mettersi a nudo' e raccontare le proprie esperienze, per capire come si stiano orientando all'interno di questo momento di grande cambiamento. Alle aziende che si sono prestate a collaborare, va il nostro ringraziamento e cogliamo l'occasione per estendere l'invito alle altre aziende della Sezione a partecipare in futuro. Siamo convinti, infatti, che, in un momento così delicato, lo spirito associativo venga fuori anche per mezzo di attività come questa, con l'intento di mettere a fattor comune conoscenze ed esperienze. Solo così la nostra filiera potrà superare indenne l'ennesima ingaggiante sfida che si trova davanti". AT

50.678 punti di ricarica ad uso pubblico in Italia al 31/12/2023

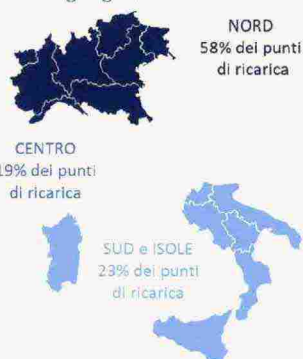


Fonte: Motus-e, 31/12/2023

+13.906 punti di ricarica rispetto al 2022

932 punti di ricarica presenti sulle autostrade italiane

Distribuzione geografica



< SCOPRI L'ARTICOLO COMPLETO INQUADRANDO QUESTO QR CODE





Transizione verso il futuro

Un workshop organizzato a Torino da Iniziativa e Anfia ha affrontato il tema della Transizione 5.0 e dell'impatto sulle aziende del territorio, Piemonte in testa. Fondamentale la convergenza tra finanza pubblica e finanza privata per investire nel cambiamento

di Francesco Oriolo

“ Il futuro non sarà più quello di una volta” non è un nuovo luogo comune ma il titolo scelto da Iniziativa per il workshop organizzato a Torino lo scorso 8 aprile presso UniCredit University a cui hanno partecipato FinPiemonte, Regione Piemonte, UniCredit, Anfia e Comune di Torino. Un evento che ha rappresentato anche l'occasione per Iniziativa, Management Consulting Company impegnata da oltre 40 anni nel supporto dei processi di sviluppo delle imprese e delle amministrazioni pubbliche di presentare il progetto europeo Sure 5.0, a cui Anfia partecipa, creato per accompagnare le PMI italiane nella transizione industriale.

Lo scenario dell'Industria 5.0

La Transizione 5.0 rappresenta una grande opportunità per le imprese piemontesi, ma non è scevra di rischi per chi non gestirà in modo proattivo il cambiamento. L'Industria 5.0 è destinata ad impattare fortemente sui modelli organizzativi e di produzione delle aziende che avranno al centro del nuovo modello l'approccio human centric, la sostenibilità e la resilienza.

A Torino hanno partecipato come relatori, oltre ai professionisti di Iniziativa Ivo Allegro (CEO), Marco Messina (partner) e Marco Volontà (associato dell'ufficio di Torino), l'Assessora all'Innovazione e digitalizzazione del Comune di Torino Chiara Foglietta, Christian

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SURE5.0

Home About News & events Open Calls 5.0 Training Catalogue

INDUSTRY 5.0

WHAT IS IT?

Industry 5.0 shall not be seen as an alternative to the existing industry 4.0 paradigm, but as a complement. In fact, it keeps comprising the same objective of helping industries to digitise and embrace new advanced technologies, but adding three new principles:

- Human-centricity: empowering people**
- Sustainability: circular and low carbon economy**
- Resilience: innovation, going digital, technologies, investments**

In order to face the tougher competition with international companies (especially in the US and China) and preserve its market share, the European industry started the transition from a traditional model to a more sustainable one, following the basis of the industry 4.0 concept, where digitalisation, robotics and AI driven technologies are used to increase the efficiency and flexibility of production. But as in all revolutions, there is a risk of going too far, too fast, thus creating new vulnerabilities. Due to this threat, a new concept emerged in the mid-2010's: Industry 5.0.

Il progetto europeo Sure 5.0 a cui Anfia partecipa è creato per accompagnare le PMI italiane nella transizione industriale (<https://sureproject.eu>)

Baio di Spin360, Antonio Epifani, ESG Expert Region Nord Ovest di UniCredit, Michele Vietti, Presidente di FinPiemonte, Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia, Marco Montermini, Responsabile Corporate Nord Ovest di UniCredit, Gianluca Vignale, Capo di Gabinetto della Presidenza della Regione Piemonte.

Automazione, creatività, tecnologia

Il tessuto produttivo piemontese, che rappresenta uno dei motori dell'economia italiana, ha una struttura dove la polverizzazione imprenditoriale non ha valori dissimili da quelli nazionali. Il workshop ha certificato come il tradizionale posizionamento di molte delle imprese piemontesi, basato sul "bello e ben fatto" deve virare su un paradigma più evoluto basato su "automazione, creatività, tecnologia", che genera vantaggi di performance evidenti ed è ancora superiore nelle imprese che puntano su innovazione originale e proprietaria mediante Ricerca e Sviluppo (R&D). A questo si possono affiancare strategie di

Giorda, Anfia:
"Senza suscitare allarmismi, è certo che da oggi ai prossimi anni la transizione farà uscire dal mercato una parte di componentisti piccoli e medi che non hanno la forza di riconvertirsi sulle nuove tecnologie"

crescita per linee esterne volte a fare massa critica attraverso acquisizioni mirate e strategie di investimento in logica 5.0, anche supportate dagli strumenti agevolativi dispiegati a livello governativo come illustrato da Marco Messina sulla "cassetta degli attrezzi", in riferimento alla quale ha anche presentato la terza transizione, quella finanziaria, indotta dalle nuove regole EBA e dalle norme sugli

adeguati assetti organizzativi che influenzano le modalità con cui le banche concedono il credito. L'intervento di Christian Baio si è concentrato sulle nuove competenze che la trasformazione in atto, nello specifico quella dell'evoluzione verso la mobilità elettrica, richiede e che deve orientare i percorsi di formazione iniziale e continua dei prossimi anni.

Anfia: diversificare senza abbandonare l'automotive

"A partire dalla sigla dell'accordo Anfia-Mimit dello scorso ottobre, la nostra associazione ha assunto il ruolo di interlocutore identificato dal Governo per definire un piano di transizione della filiera industriale mirato ad accompagnare e supportare le imprese nei processi di digitalizzazione e decarbonizzazione di prodotti e processi - ha dichiarato il Direttore Generale di Anfia Gianmarco Giorda - Il lavoro che abbiamo svolto in questi mesi nell'ambito del Tavolo Sviluppo Automotive si è concentrato su tutti i fattori che incidono sulla competitività del nostro comparto industriale - mercato e produzione, efficientamento produttivo,



ricerca e sviluppo, formazione e occupazione, transizione della componentistica - andando a individuare per ciascuno obiettivi realizzabili attraverso l'implementazione di misure ad hoc, come l'incremento dei volumi produttivi di autoveicoli sul territorio e il mantenimento e lo sviluppo delle competenze nazionali in termini di progettazione e ricerca e sviluppo". Ma le aziende piemontesi dell'automotive sapranno spostare i loro investimenti in settori contigui? "È una capacità che nelle aziende del Piemonte c'è e ci deve essere e Anfia, in primis, non si stanca di spingere le imprese della componentistica verso la diversificazione su altri settori come quello energetico, dell'idrogeno e dell'aerospazio - la convinta risposta di Gianmarco Giorda - Oggi, per chi vuole investire in altri settori, ci sono opportunità interessanti; inoltre, senza suscitare allarmismi, è certo che da oggi ai prossimi anni la transizione farà uscire dal mercato una parte di componentisti piccoli e medi che non hanno la forza di riconvertirsi sulle

nuove tecnologie. Non va però dimenticato che gli operatori dell'automotive sono stati spesso innovatori di frontiera: non deve quindi spaventare la diversificazione, una strada che deve essere battuta senza però disinvestire sul settore che noi rappresentiamo, cioè quello dell'automotive". Anche perché nel 2026 a livello europeo ci sarà un appuntamento importante, con la possibilità di rivedere questo regolamento alla luce della percentuale di accoglimento dell'auto elettrica in EU: "Quello che Anfia sta facendo e continuerà a fare con il nuovo Parlamento e la nuova Commissione sarà non tornare indietro, perché sarebbe anacronistico e sbagliato nei confronti di quelle aziende che in questi anni hanno investito in maniera importante sull'elettrico, ma la nostra azione sarà indirizzata a fare in modo che all'elettrico si accompagnino altre soluzioni tecnologiche che da una parte abbiano un effetto importante sulla decarbonizzazione, ad esempio gli e-fuel e i bi-fuel, e dall'altra permettano di

mantenere in vita delle parti di industria legata all'endotermico che potranno continuare a produrre dei motori neutri dal punto di vista della CO₂, rendendo più razionale la transizione, frutto così di una neutralità tecnologica e non di posizioni ideologiche a priori", ha commentato ancora Giorda.

Gli altri interventi

Michele Vietti, di FinPiemonte, ha evidenziato il ruolo della finanziaria regionale che sta diventando un crocevia tra finanza pubblica e finanza privata, con un'attività di indirizzo degli investimenti del settore privato in alcuni ambiti come le rinnovabili, l'efficiamento energetico, l'R&D, che sono cruciali per il futuro. Gianluca Vignale ha evidenziato come la Regione Piemonte stia dispiegando in questi anni un'azione di politica industriale che mira ad attrarre investimenti sul territorio, ma anche a favorire la competitività delle imprese sullo stesso, ad esempio nell'ambito delle concessioni per l'idroelettrico per incidere sui costi energetici delle imprese.

"Le imprese del Nord Ovest hanno la necessità di implementare e portare a termine la transizione sia digitale che energetica, allo scopo di competere sui mercati e di innescare virtuosi processi di crescita sui territori - ha dichiarato Marco Montermini, Head of Corporate Nord Ovest di UniCredit - Come UniCredit, forniamo costantemente il nostro supporto alle imprese sia in termini di finanziamenti, perché circa un terzo delle nostre esposizioni è di carattere ESG, che di consulenza".

Per il CEO di Iniziativa, Ivo Allegro, "la mattinata di confronto ha consentito di fare chiarezza su un tema, quello della Transizione 5.0, su cui si sta facendo un po' di confusione. Molto spesso in questo contesto le imprese tendono a rimandare gli investimenti ma questa transizione basata su sostenibilità, digitalizzazione ma anche cambiamento nel modo di gestire le leve finanziarie, con un nuovo rapporto tra banca e impresa, non ammette dubbi e ritardi. Il rischio è un rilevante spiazzamento competitivo". ■

All'Acì Milano strategie per la mobilità green oltre all'elettrico

All'Acì Milano strategie per la mobilità green oltre all'elettrico

7 Maggio 2024

MILANO (ITALPRESS) - La Lombardia, prima regione manifatturiera d'Italia sta per assumere la guida dell'Alleanza Europea delle Regioni Automotive. Al vertice di questo organismo sarà Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico di Regione Lombardia. Il passaggio avverrà dopo l'insediamento della nuova Commissione Ue. E proprio sulle strategie da adottare a livello europeo per quanto riguarda il futuro della mobilità si è focalizzato il convegno "La mobilità Green in piena neutralità tecnologica: esperienze innovazioni" organizzato da ACI Milano. Alla tavola rotonda sono intervenuti Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico di Regione Lombardia; Geronimo La Russa, Presidente di Automobile Club Milano; Mariarosa Baroni, Presidente di NGV Italy; Simonpaolo Buongiardino, Presidente Federmotorizzazione; Marco D'Aloisi, Responsabile Comunicazione e Stampa UNEM; Saverio Gaboardi, Presidente CLM - Cluster Lombardo della Mobilità; Francesco Giunti, Responsabile iniziative integrate e attività regolatorie Eni; Massimo Tentori, Delegato per i Veicoli Industriali Federauto; Fabrizia Vigo, Responsabile Area Relazioni Istituzionali ANFIA. Fanno parte dell'Alleanza Europea 34 Regioni del Vecchio Continente che rappresentano il 31% del prodotto interno lordo, impegnate nel mostrare gli impatti negativi della transizione verso la sola mobilità elettrica, dal 2035, sull'occupazione e l'industria Automotive. Punto in comune dei vari interventi e la necessità di valorizzare le alternative alla mobilità elettrica, quali i biocarburanti, i carburanti sintetici e l'idrogeno. L'assessore regionale Guido Guidesi ha sottolineato l'intento di arrivare alla piena neutralità tecnologica "con una pluralità di trazioni per la mobilità che ci possa consentire di avere una mobilità impatto zero, senza subire conseguenze devastanti dal punto di vista sia economico sia sociale. Quello che dicevamo due anni e mezzo fa purtroppo si sta verificando". Quindi è necessario convincere coloro i quali in questo tentativo di transizione hanno commesso degli errori, che si può arrivare all'obiettivo di una mobilità a impatto zero e di una mobilità green attraverso una pluralità di trazioni, compreso il motore endotermico. Tutto questo attraverso l'innovazione, la ricerca e ciò che mettono le nostre aziende sono capaci di mettere in campo", ha aggiunto. Occorre insomma esaminare la necessità di ridurre le emissioni, l'evoluzione di veicoli e carburanti, le prestazioni dei motori, gli assetti normativi. E anche i rischi di discriminazione sociale causati dai costi ancora eccessivi dell'elettrico. Una mobilità caratterizzata da motori a combustione interna alimentati da low carbon fuels può invece affiancare la mobilità elettrica nel trasporto stradale in modo efficace, garantendo soluzioni accessibili a tutti i cittadini. Attraverso i biocarburanti, che già oggi rappresentano il 10% di energia rinnovabile sulla domanda totale di energia nei trasporti, sarebbe quindi possibile ridurre con effetto immediato la carbon intensity dei combustibili liquidi. "La promozione della mobilità green tramite la neutralità tecnologica e l'uso dei biocarburanti sono componenti cruciali per una transizione verso un sistema di trasporto più sostenibile", ha affermato Geronimo La Russa, presidente di Automobile Club Milano. "I biocarburanti offrono un'alternativa rinnovabile ai combustibili fossili, contribuendo a ridurre le emissioni di gas serra e a mitigare l'impatto ambientale del settore dei trasporti. Inoltre, la neutralità tecnologica permette di esplorare e adottare una varietà di soluzioni, come veicoli elettrici, ibridi, a idrogeno e a biocarburanti, garantendo flessibilità e adattabilità alle diverse esigenze e condizioni locali - ha sottolineato - Questo approccio favorisce una transizione graduale verso una mobilità più sostenibile, promuovendo allo stesso tempo l'innovazione e lo sviluppo tecnologico nel settore dei trasporti", ha concluso La Russa. (ITALPRESS).



Foto: xh7

Foto: xh7

Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo

Share

Auto, in Italia cresce l'import nove veicoli su dieci sono europei

I DATI

ROMA L'automobile straniera piace agli italiani. Nel primo mese del 2024 le importazioni di vetture nel nostro Paese hanno fatto registrare un incremento del 19,1% rispetto a gennaio 2023 (dati in valore). Straniere sì, ma comunque del Vecchio Continente: l'89% dell'import ha origine infatti da paesi europei. A sveltare soprattutto i veicoli commerciali (+55,7%) ma anche l'import di automobili ha avuto un aumento a due cifre (+14,5%). Per quanto riguarda l'export in valore il dato positivo (+5,2%) è dovuto tutto ai veicoli industriali (+93%); le

autovetture esportate, al contrario, sono in calo del -15,4%. Il saldo è negativo per circa 1,6 miliardi di euro per le autovetture e positivo di circa 80 milioni per i veicoli industriali. Lo comunica un report di Anfia.

COMPONENTISTICA

I veicoli made in Italy esportati sono rimasti comunque per la maggior parte in Europa (66,5% del totale), per la restante quota gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (17,3%), seguiti da Giappone (2,9%) e Cina (1,3%).

Anche per la filiera italiana della componentistica gennaio ha fatto registrare un aumento (+3%) dell'export.

L'import di componenti invece è calato del 7,9%. Il saldo in valore resta positivo per 600 milioni di euro (era 400 milioni a gennaio 2023). Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componenti-stica automotive è la Germania, che, in entrambi i casi rappresenta più del 20% del trade italiano. Se-

**LA CINESE XIAOMI
ANNUNCIA CHE
NON PROMUOVERÀ
LA SUA SU7
CON IL NOME
«MODENA»**

guono la Polonia e la Francia sia per l'import che per l'export.

Intanto, dopo la marcia indietro di Stellantis sul nome "Milano" dell'auto non prodotta in Italia, anche la cinese Xiaomi ha comunicato al Mimit che non promuoverà l'autovettura SU7, prodotta al 100% in Cina, con la denominazione «Modena», così come invece annunciato a fine dicembre. «L'azienda - ha fatto sapere il Mimit - ha assicurato che intende rispettare le norme italiane sulle indicazioni fallaci. Non saranno promosse campagne di comunicazione e di marketing che possano indurre i consumatori in errore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Automobile Club
Milano

Cerca nel sito:



L'AC Milano

Chi siamo

Servizi in sede e
online ▾

Indirizzi, contatti e PEC

Delegazioni e punti /
Agenzie Sara

Entra nel Club

Tessere ACI

Vantaggi per i soci

Convenzioni

Socio a Milano

Sport

Autodromo di Monza

Sport automobilistico
lo corro per l'AC Milano

Notizie e Informazioni

Notizie e appuntamenti

Autoclub&Via!

Muoversi a Milano

Studi e ricerche

Conferenza del Traffico
e della Circolazione

Ufficio Provinciale PRA



Milano, martedì 07 maggio

Muoversi a Milano>
Luceverde>
ACI Radio>



← Sei in: [Home](#) / [Notizie e Informazioni](#) / [Notizie e appuntamenti](#)

/ La mobilità green in piena neutralità tecnologica: esperienze e innovazioni. Tavola rotonda organizzata da Automobile Club Milano



La mobilità green in piena neutralità tecnologica: esperienze e innovazioni. Tavola rotonda organizzata da Automobile Club Milano

07/05/2024

La **Lombardia**, prima regione manifatturiera d'Italia - tra le prime in Europa - **sta per assumere la guida dell'Alleanza Europea delle Regioni Automotive**. Al vertice di questo organismo sarà **Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico di Regione Lombardia**. Il passaggio avverrà dopo l'insediamento della nuova Commissione Ue. Nel momento in cui è in corso un ripensamento generale sulle decisioni ideologiche prese a suo tempo e che hanno dato vita al piano **"Fit for 55"**, il fatto che sarà la Lombardia a guidare l'Alleanza, determinerà un ulteriore impulso verso le alternative green alla sola auto elettrica: ovvero i biocarburanti - dove l'Italia primeggia - i carburanti sintetici e l'idrogeno. Dell'Alleanza fanno parte 34 Regioni del Vecchio Continente che rappresentano il 31 per cento del prodotto interno lordo. Formatasi nel 2022, l'Alleanza ha avuto un ruolo determinante nel palesare gli impatti negativi della transizione verso la sola mobilità elettrica, dal 2035, sull'occupazione e l'industria Automotive. Da qui l'importanza di stabilire le strategie del nuovo percorso dell'Alleanza.

Il **convegno**, moderato da Pierluigi Bonora, Direttore di ACI Radio, è stato organizzato **per capire** - interfacciandosi con importanti realtà del territorio - **il presente e il futuro delle motorizzazioni sostenibili**.



Occorre insomma esaminare la necessità di ridurre le emissioni, l'evoluzione di veicoli e carburanti, le prestazioni dei motori, gli assetti normativi. E anche i rischi di discriminazione sociale causati dai costi ancora eccessivi dell'elettrico. Una mobilità caratterizzata da motori a combustione interna alimentati da low carbon fuels può invece affiancare la mobilità elettrica nel trasporto stradale in modo efficace, garantendo soluzioni accessibili a tutti i cittadini. Attraverso i biocarburanti, che già oggi rappresentano il 10 per cento di energia rinnovabile sulla domanda totale di energia nei trasporti, sarebbe quindi possibile ridurre con effetto immediato la carbon intensity dei combustibili liquidi.

Alla tavola rotonda **sono intervenuti: Guido Guidesi**, Assessore allo Sviluppo Economico di Regione Lombardia; **Geronimo La Russa**, Presidente di Automobile Club Milano; **Mariarosa Baroni**, Presidente di NGV Italy; **Simonpaolo Buongiardino**, Presidente Federmotorizzazione; **Marco D'Aloisi**, Responsabile Comunicazione e Stampa UNEM; **Saverio Gaboardi**, Presidente CLM - Cluster Lombardo della Mobilità; **Francesco Giunti**, Responsabile iniziative integrate e attività regolatorie Eni; **Massimo Tentori**, Delegato per i Veicoli Industriali Federauto; **Fabrizia Vigo**, Responsabile Area Relazioni Istituzionali ANFIA.

L'assessore regionale Guido Guidesi ha sottolineato che l'intento è di arrivare alla piena neutralità tecnologica. "In che modo? Con una pluralità di trazioni per la mobilità che ci possa consentire di avere una mobilità impatto zero, senza subire conseguenze devastanti dal punto di vista sia economico sia sociale. Quello che dicevamo due anni e mezzo fa purtroppo si sta verificando. Quindi è necessario convincere coloro i quali in questo tentativo di transizione hanno commesso degli errori, che si può arrivare all'obiettivo di una mobilità a impatto zero e di una mobilità green attraverso una pluralità di trazioni, compreso il motore endotermico. Tutto questo attraverso l'innovazione, la ricerca e ciò che mettono le nostre aziende sono capaci di mettere in campo".

"La promozione della mobilità green tramite la neutralità tecnologica e l'uso dei biocarburanti sono componenti cruciali per una transizione verso un sistema di trasporto più sostenibile", ha affermato Geronimo La Russa, presidente di Automobile Club Milano. "I biocarburanti offrono un'alternativa rinnovabile ai combustibili fossili, contribuendo a ridurre le emissioni di gas serra e a mitigare l'impatto ambientale del






settore dei trasporti. Inoltre, la neutralità tecnologica permette di esplorare e adottare una varietà di soluzioni, come veicoli elettrici, ibridi, a idrogeno e a biocarburanti, garantendo flessibilità e adattabilità alle diverse esigenze e condizioni locali. Questo approccio favorisce una transizione graduale verso una mobilità più sostenibile, promuovendo allo stesso tempo l'innovazione e lo sviluppo tecnologico nel settore dei trasporti", ha concluso La Russa.

Riguardo a questo sito

Copyright 2022 milano.aci.it

Tutti i diritti riservati.

Partita Iva 00815430152

Seguici su:   

Utilità e link

- FAQ
- Siti tematici e link utili
- Credits

Per la navigazione

- Note legali
- Privacy policy
- Cookie policy
- Aggiorna le impostazioni di tracciamento
- Dichiarazione accessibilità
- Feed RSS
- Mappa del sito

Acì e la pubblica amministrazione

- Amministrazione trasparente
- Società Trasparente ACM Services srl dal 2 maggio 2023
- Società Trasparente ACM Services srl fino al 2 maggio 2023
- Immobiliare ACM Spa
- ACM Servizi Assicurativi Spa
- URP
- Anticorruzione – Legge 190/2012 art.1, comma 32
- Bandi di gara e contratti
- Bandi di concorso
- Protezione dati personali**
- Titolare del trattamento
- Responsabile protezione dati
- Richieste di esercizio dei diritti degli interessati



F1 F2 FORMULA E MOTOMONDIALE ENDURANCE TECNICA NOVITÀ AUTO NOVITÀ MOTO
OFFROAD

Home > Novità Auto > Eventi: E-Tech Europe e E-Charge, al via l'edizione 2024 a Bologna Fiere

Novità Auto

EVENTI: E-TECH EUROPE E E-CHARGE, AL VIA L'EDIZIONE 2024 A BOLOGNA FIERE

Di **Daniele Amore** - Maggio 7, 2024

 Cerca

SOCIAL

9,159 Fans MI PIACE

319 Follower SEGUI

392 Follower SEGUI



Si sono aperte alle 9 le porte dei padiglioni 16, 21 e 22 di BolognaFiere: la due giorni di E-TECH EUROPE e di E-CHARGE ha avuto ufficialmente inizio questa mattina e ha in serbo per i visitatori un'edizione ricca di sorprese e novità. E-TECH EUROPE è l'evento internazionale specializzato nell'industria delle batterie, delle tecnologie per l'automotive e della produzione dei veicoli elettrici, ormai rientrato tra gli imperdibili appuntamenti dedicati agli addetti ai lavori e dopo il tradizionale taglio del nastro, si è dato il via alle attività.

E-CHARGE, poi, torna quest'anno con tante novità su colonnine, stazioni, componenti, soluzioni di sistema e servizi legati alla mobilità elettrica. La sessione inaugurale di E-TECH EUROPE e di E-CHARGE si è aperta con l'intervento di Kai Tullius, componente della commissione europea Mobilità e Trasporti. Ad introdurre la prima conferenza dell'edizione 2024 della fiera è stata Valentina Cantoni, Exhibition manager

ULTIMI ARTICOLI

Guida all'acquisto:
Lancia Ypsilon, lusso con
tanta tecnologia, gamma
motori limitata

Honda non riesce a
risolvere i problemi



di A151 srl, società organizzatrice della manifestazione. Umberto Tossini, Chief People & Culture Officer, membro del Board of Management di Automobili Lamborghini, Vice Presidente ANFIA, poi, è intervenuto trattando la tematica de "La filiera automotive italiana nella transizione". La parola è passata al presidente Aidam Michele Merola, che ha esposto il ruolo de "L'Automazione nel settore automotive: come il mercato dell'auto sta cambiando quello dell'automazione".

FERRARI CHALLENGE:
VALINT, HASSID E
ENGSTLER VINCONO
AL MUGELLO

Gp Miami: Pagelle "E
andiamo Lando!" di GM

La MotoGP svela il nuovo
regolamento tecnico
2027.

“Il parco circolante italiano: svecchiamento ed elettrico”

“Il parco circolante italiano: svecchiamento ed elettrico”, invece, è la tematica affrontata da Michele Crisci, Presidente di UNRAE. Ha preso la parola, poi, Angelo Raffaele Pelillo, Commissione Energie Alternative, ACI e Componente ENEC Commission, FIA, che ha trattato il tema dell'“Elettrificazione e cultura dell'automobile in Italia”. È intervenuto, successivamente, Francesco Naso, Segretario generale di Motus-E, con “L'elettrificazione dell'infrastruttura dell'automobile, non solo ricarica”. Non è mancato il contributo su “Le sfide non solo locali per costruttori e fornitori”, portato ad E-TECH EUROPE e E-CHARGE da Dario Duse, EMEA Co-Leader Automotive & Industrial, Italy Country Leader, Partner & Managing Director, AlixPartners.

A chiudere l'arricchente confronto inaugurale è stato Alberto Tremolada, della Task Force Coordinator, E.R.M.A. e General Manager Metatech Group Fonderie che ha trattato il tema della “Sostenibilità multilivello: alternative e soluzioni per la competitività dalla progettazione alla produzione anche nel settore mobilità”.



Giunti alla terza edizione

Giunta alla terza edizione, E-TECH EUROPE ha saputo ritagliarsi un posto d'onore nel panorama fieristico, diventando un punto di riferimento per l'Italia e l'Europa. Missione principale della manifestazione è creare occasioni d'incontro, business e confronto tra tutti gli operatori del settore, sostenendo le tantissime aziende che investono in questo comparto chiamato a giocare un ruolo strategico nell'ineludibile sfida della transizione energetica.

Ad accogliere i visitatori più di 325 espositori divisi tra 3 padiglioni e 5 saloni tematici per una superficie espositiva di 23.000 mq. In contemporanea con E-TECH EUROPE si svolge, infatti, la seconda edizione di E-CHARGE, evento interamente incentrato sulle tecnologie e sui servizi per la ricarica per i veicoli elettrici. Grande entusiasmo per la presenza dell'ANFIA AREA dedicata anche alla Formula Sae Italy, che sarà presieduta dai giovani team universitari che partecipano alla competizione internazionale di "green motorsport".

Test area per provare le novità elettriche del mercato

È presente, poi, l'immane TEST DRIVE AREA, dove i visitatori proveranno l'ebbrezza di provare un veicolo elettrico per testarne le prestazioni e la prima mostra sulla storia dell'auto elettrica, "Ritorno al futuro: due secoli di elettrico", che ospita ben tre esemplari che mostrano il grande progresso dell'automotive nel tempo.



Home Disclaimer Cookie Policy Privacy Policy Contatti

Home » Automobilismo » Salone Auto Torino, presentate le novità della prima edizione alla presenza del Ministro Salvini

Salone Auto Torino, presentate le novità della prima edizione alla presenza del Ministro Salvini

IN AUTOMOBILISMO, NEWS



6 MAGGIO 2024

0 SHARE

f Share

t Tweet

in

Pin

Salone Auto Torino, presentate le novità della prima edizione alla presenza del Ministro Salvini

Salone Auto Torino 2024 si svela e anticipa quello che succederà durante la prima edizione, che

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Piemonte, **Stefano Lo Russo**, Sindaco Città di Torino.

Dopo i saluti di **Diego Capoano**, Responsabile Area Manager Nord Ovest di RFI, i relatori hanno parlato insieme al moderatore **Gian Luca Pellegrini**, direttore Quattroruote, **Andrea Tronzano**, Assessore Bilancio e Finanze Regione Piemonte, **Mimmo Carretta**, Assessore Grandi eventi Città di Torino, e **Nicola**

si svolgerà all'aperto **dal 13 al 15 settembre** per le vie e le piazze del centro e sarà gratuita per il pubblico.

Nell'insolita location **Porta Susa**, stazione ferroviaria e hub metropolitano torinese, a fare gli onori di casa alla presentazione è stato **Andrea Levy**, Presidente Salone Auto Torino, alla presenza del Senatore **Matteo Salvini**, Vice Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Alberto Cirio**, Presidente Regione



Scarlatelli, Vice Presidente Camera di Commercio di Torino, delle novità della prima edizione di Salone Auto Torino, tra cui il lancio del **Free Pass**, uno strumento che darà ai visitatori la possibilità di usufruire di sconti e convenzioni per arrivare e soggiornare a Torino, la partnership con **Frecciarossa**, che consentirà di usufruire di uno sconto fino all'80% per raggiungere la città in occasione della manifestazione, e della **comunicazione nelle stazioni di RFI** durante la stagione estiva.

Al termine della conferenza stampa, in diretta streaming, sono stati approfonditi i temi della



mobilità del futuro in una tavola rotonda moderata da **Andrea Levy** (Presidente Salone Auto Torino) e dai giornalisti automotive **Guido Casetta** (Autoappassionati), **Alberto Isidoro** (alVolante), **Marco Sodano** (La Stampa) e alla quale hanno partecipato: **Michele Albera**, Coordinatore Transportation Design IED, **Walter Franco**, Docente Politecnico di Torino, **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale ANFIA e

Amministratore Delegato Anfia Service, **Massimo Nalli**, Presidente e Amministratore Delegato Suzuki Italia, **Mauro Risi**, Responsabile Sviluppo Partnerships, Prodotti e Service Solutions B2B in ambito sostenibilità ENI, **Luca Scioletti**, Product Manager Light Range Africa e Middle East Iveco, **Alberto Scuro**, Presidente ASI, **Elisabetta Vitale Brovarone**, Docente Politecnico di Torino.



f Share

T Tweet

in

P

TOPICS:

[2024](#) [AUTOMOBILISMO](#) [EVENTI](#) [NEWS](#) [SALONE AUTO TORINO](#)

◀ PREVIOUS POST

RALLY VALLE D'AOSTA: PORLIOD....UN VALLE...DI LACRIME.



IL PNEUMATICO | PIOGGIA 

ricevi la nostra newsletter

 **PneusNews.it**
rivista online sul mondo dei pneumatici

≡ MENU

PneusNews.it

rivista online sul mondo dei pneumatici

✉ f 📺 in 🐦 🔍

 **TRUCK** by
PNEUSNEWS



TRUCK

7 Maggio 2024



Il trasporto merci si fa sostenibile e connesso. A Transpotec Logitec tutte le novità, anche per i pneumatici



Vuoi ricevere le nostre notizie su Telegram?
Cerca PneusNews e iscriviti oppure clicca qui!

Il trasporto merci, strategico per la tenuta e la crescita economica del Paese – **la logistica vale il 5,41% del Pil italiano** – si trova oggi ad affrontare sfide importanti. Due in particolare i driver di sviluppo del mercato: **decarbonizzazione** e **digitalizzazione**, che stanno cambiando mezzi, servizi e modalità di lavoro. A fare da collante, il tema della **efficienza** e della **sicurezza sulla strada**, fondamentale per garantire a tutti una migliore qualità di vita.

Da domani all'11 maggio a Fiera Milano, la risposta tecnologica a questi temi sarà al centro della proposta di **Transpotec Logitec 2024**. **Quattro padiglioni** – uno in più rispetto alla precedente edizione – e la **grande area esterna in Largo Nazioni** faranno da vetrina per le aziende partecipanti che si preparano a presentare prodotti, soluzioni e servizi destinati a



ridefinire gli standard efficientando l'operatività in tutte le fasi della filiera della logistica.

Tra gli espositori anche diversi player del settore pneumatici, come Continental, Corgom, Euromaster, MAK, Michelin, Prometeon, SOS Tyres, Rigomma, Triangle Tyre, Webfleet Solution di Bridgestone.

SOSTENIBILITÀ: IL RUOLO DELLE MOTORIZZAZIONI

Alla luce delle direttive europee – che prevedono una riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti del 90% entro il 2040 – le case produttrici hanno investito e lavorato già da tempo su motorizzazioni alternative e sono oggi pronte per guidare il cliente verso scelte consapevoli e personalizzate sulla base delle singole esigenze. E proprio nell'ottica di offrire servizi sempre più tailor-made i produttori si stanno strutturando con piattaforme integrate di servizi, prodotti e consulenze a valore aggiunto.

Ormai è chiaro che la sfida della sostenibilità non si vincerà con una tecnologia rispetto ad un'altra, ma piuttosto con il giusto mix di motorizzazioni e tecnologie.

Grazie alla presenza del 100% del mercato dei costruttori di mezzi pesanti europei – **DAF Veicoli Industriali, Daimler Truck Italia, Ford Trucks Italia, Italscania, IVECO, MAN Truck & Bus Italia, Renault Trucks Italia, Volvo Trucks Italia** – Transpotec permetterà di conoscere lo stato dell'arte dell'innovazione e darà spazio a tutte le trazioni alternative, con anteprime nazionali e mondiali.

Moltissime saranno le proposte di **truck 100% elettrici** che oggi possono arrivare ad una **autonomia fino a 500 km**, ma non mancheranno alternative ecologicamente altrettanto valide.

La ricerca nel mondo dei carburanti sta infatti facendo importantissimi passi avanti con grandi brand operativi nel settore e presenterà a Transpotec le sue innovazioni.

Già operative sul mercato le stazioni di **biometano** – CNG e LNG – che rappresentano un'alternativa pulita rispetto al diesel tradizionale.

Intensa anche l'attività di ricerca e sviluppo sull'**HVO**, un carburante 100% naturale, che deriva da scarti agricoli o animali, esempio perfetto di economia circolare, potenzialmente destinato a sostituire i carburanti di origine fossile e in grado di tagliare la CO2 allo scarico di oltre il 90%.

In attesa dello sviluppo della rete infrastrutturale – su cui il **PNRR**, per la realizzazione di almeno 40 stazioni di rifornimento, ha stanziato **230 milioni di euro in Italia** – ci saranno per la prima volta in fiera anche i motori a **idrogeno**. Arriverà direttamente dall'Olanda, percorrendo una distanza su strada di più di 1000 km, un modello demo di truck a celle combustibili alimentate a idrogeno che verrà presentato a Transpotec Logitec in anteprima nazionale. Si tratta di un mezzo innovativo la cui unica emissione è vapore acqueo, quindi totalmente Net-zero e già disponibile sul mercato (in Europa del Nord se ne contano già una trentina di esemplari circolanti).

TRANSIZIONE ENERGETICA. UN LAVORO DI SQUADRA

Nella corsa alla riduzione delle emissioni tutta la filiera del trasporto racconterà a Transpotec il suo contributo.

Per quanto riguarda i **rimorchi**, la scelta accurata di materiali più leggeri, l'aerodinamicità e la capacità di carico contribuiscono notevolmente ad aumentare l'efficienza del trasporto come nel caso dei modelli a doppio piano di carico che aumentano del 60% la capacità e abbattano del 40% le emissioni di CO2.

E se sull'assale vengono montate delle batterie di accumulo, **il rimorchio si trasforma in un generatore di energia** in grado di mantenere in funzione, ad esempio, il gruppo frigorifero di un mezzo per il trasporto a temperatura controllata: un sistema che, immagazzinando energia quando il rimorchio è in movimento, consente una alimentazione silenziosa e a zero emissioni.



Importante anche il ruolo degli **pneumatici**. I produttori lavorano per adattare le gomme ai nuovi mezzi, perché maggiore efficienza nelle prestazioni vuol dire contribuire a ridurre i consumi, ma studiano anche nuovi materiali da utilizzare per evitare la dispersione di microparticelle altamente inquinanti e dannose per la salute, e, non ultimo, guardano al riciclo grazie a tecnologie per la ricostruzione delle gomme che permette di risparmiare per ogni pneumatico rigenerato circa 80 litri di petrolio che sarebbero invece necessari per realizzare una nuova copertura.

IL RUOLO DELL'AFTERMARKET

Il 2023 ha visto un **rialzo del 16% del mercato dell'aftermarket truck** (fonte Barometro Aftermarket Truck Anfia), un settore che sta giocando un ruolo importante nel processo di transizione energetica. Parti di ricambio, componentistica, servizi di rimanufacturing e rigenerazione che consentono di prolungare la vita dei componenti, tecnologie per il monitoraggio di mezzi e flotte per controllare e ottimizzare i consumi, identificando aree di miglioramento e riducendo gli sprechi. A Transpotec Logitec queste proposte troveranno posto nell'**Aftermarket Village** organizzato dalla rivista Parts TRUCK del Gruppo editoriale DBInformation, che riunirà l'offerta di più di 40 aziende.

I MEZZI PER LA LOGISTICA URBANA

Secondo studi condotti in varie città, il trasporto merci rappresenta dal 15% al 30% del traffico totale nelle aree urbane durante le ore di punta, con il conseguente impatto in termini di emissioni. Ecco perché la sfida della sostenibilità si gioca anche sulla ricerca di soluzioni green per l'ultimo miglio.

Un'alternativa green già sul mercato è rappresentata dai **veicoli commerciali elettrici**, che uniscono la sostenibilità alla flessibilità e alla capacità di adattarsi alle strade strette delle città.

Per risolvere il tema delle consegne su breve tratta stanno emergendo anche le flotte di **cargo scooter, cargo bike e quadricicli leggeri** che rappresentano delle alternative in campo logistico per un servizio innovativo, efficiente e sostenibile. Di dimensione ridotta, semplice manovrabilità, assenza di inquinamento acustico e costi di gestione ridotti rispetto a veicoli tradizionali, questo tipo di soluzioni rappresentano una possibilità per una gestione "green" della logistica cittadina.

A Transpotec il tema avrà uno spazio – la **Last Mile – Microvan & cargo bike area** – e momenti di approfondimento dedicati, che permetteranno di fare il punto sulle soluzioni per decongestionare le città.

DIGITALIZZAZIONE: L'AI SALE A BORDO E RIVOLUZIONA LA LOGISTICA

Secondo i dati recentemente pubblicati dalla Commissione Europa sugli incidenti stradali avvenuti nel 2023, sulle strade europee l'anno scorso sono morte circa 20.400 persone, un numero che è solo dell'1% inferiore a quello dell'anno precedente. Ciò significa che c'è ancora molto da fare per garantire un alto livello di sicurezza sulle strade. Da Transpotec Logitec arriva un segnale positivo: le tecnologie salgono a bordo dei nuovi mezzi per implementare i sistemi di sicurezza sulla strada, ottimizzare le operazioni di carico e scarico delle merci e ridurre i costi, i consumi e l'impatto ambientale.

I sensori collocati in punti strategici del mezzo si rivelano utilissimi a risolvere numerose problematiche. Ad esempio, possono comunicare agli specchietti digitali la presenza di ostacoli altrimenti di difficile individuazione, aumentando così la visibilità ed **eliminando i problemi dell'angolo cieco**. Così come sistemi di monitoraggio degli pneumatici, che vengono ormai forniti dai principali produttori di gomme, controllano costantemente la pressione e la temperatura, contribuendo ad aumentare la sicurezza sulla strada.

Intelligenza artificiale, IoT e data analysis sono anche – e soprattutto – alla base dei nuovi **programmi di gestione dei mezzi e delle flotte** che, non solo monitorano e localizzano i veicoli e le merci in tempo reale – garantendo l'efficienza del business attraverso la ottimizzazione di tempi e carichi –, ma controllano anche lo stato del mezzo, la qualità di guida dell'autista e le condizioni della strada anticipando eventuali interventi e proponendo cambi di percorso per ridurre il chilometraggio, i consumi e le emissioni.

Non solo a bordo dei camion. In generale la **digitalizzazione sta trasformando la logistica e la gestione delle merci**, portando a una maggiore efficienza operativa, una migliore esperienza del cliente e innescando un impatto significativo sull'e-commerce. Le aziende possono infatti avere una più completa visibilità e tracciabilità dei prodotti lungo l'intera catena di approvvigionamento, riducendo gli errori e gli sprechi lungo il percorso, ma anche tagliare i costi operativi e aumentare la velocità di consegna automatizzando molte operazioni logistiche grazie all'utilizzo di sistemi digitali.

In particolare, nel **Logistic Village** organizzato da **F.I.A.P.** (Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali) prodotti e soluzioni per una logistica innovativa saranno protagonisti di una iniziativa che punta a far incontrare manager e imprenditori della "filiera estesa".

Per scoprire nel dettaglio l'offerta espositiva e acquistare il proprio biglietto di ingresso:

www.transpotec.com.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Altri articoli che potrebbero interessarti



Pirelli al Transpotec Logitec 2015 con uno stand nel Tracky Village

16 Aprile 2015



Transpotec chiude con il record di visitatori (+35%)

25 Febbraio 2019



Transpotec Logitec torna dal 21 al 24 febbraio a Verona

16 Ottobre 2018

PneusNews.it
rivista online sul mondo dei pneumatici



Tir, l'Europa non fa sconti: tagli drastici e progressivi alle emissioni

Transizione ecologica. I legislatori Ue mettono al bando i motori diesel: una sfida per l'Italia, dove il 97% dei veicoli è a gasolio. Salvini: garantire il principio della neutralità tecnologica

Marco Morino

La transizione ecologica avanza: dopo le auto, tocca ai Tir. L'Europa punta a eliminare quasi tutte le vendite di camion diesel entro il 2040. Per centrare l'obiettivo, il legislatore europeo non fa sconti. Il regolamento Ue sulle emissioni di CO₂ relativo alle immatricolazioni dei nuovi mezzi pesanti prevede un taglio del 45% delle emissioni medie nel 2030, del 65% nel 2035 e del 90% nel 2040 (rispetto agli standard fissati nel 2019). Una decisione che spiana la strada ai Tir elettrici, anche se al momento l'autonomia delle batterie è ancora limitata, le infrastrutture di ricarica insufficienti e i costi elevati. Il regolamento ha ottenuto il via libera lo scorso 9 febbraio dal Coreper, l'organismo che riunisce gli ambasciatori dei Paesi membri presso la Ue. In sede di votazione, l'Italia si è astenuta (quindi una scelta critica). La Germania, la cui posizione era incerta fino all'ultimo, ha optato per il sì, ma avanzando la richiesta di porre una clausola d'eccezione al regolamento, quella cioè di aprire alla possibilità di immatricolare veicoli alimentati con carburanti sintetici (e-fuel) se si dimostra che sono climaticamente neutrali in termini di emissioni di CO₂. Il regolamento è stato poi approvato, lo scorso 10 aprile, dal Parlamento europeo, che ha confermato i tagli alle emissioni di CO₂ dei mezzi pesanti. La norma prevede anche che entro il 2027 la Commissione Ue conduca una revisione dettagliata dell'efficacia e dell'im-

patto del nuovo regolamento. Immediata la reazione dell'Iru, l'associazione internazionale del trasporto pesante, che definisce gli obiettivi «eccessivamente ambiziosi».

Il contraccolpo per l'Italia, dove l'età media dei mezzi pesanti è tra le più elevate d'Europa (supera i 14 anni contro i 9,4 della Germania) e oltre il 97% di essi è alimentato a gasolio, rischia di essere durissimo. Paolo Uggè, presidente di Unatras, l'unione delle associazioni nazionali dell'autotrasporto merci, va all'attacco: «L'azione degli agricoltori non ha insegnato niente ai signori di Bruxelles. Se quanto annunciato sarà confermato, l'autotrasporto assumerà le medesime iniziative degli agricoltori. Noi siamo disposti a dare il nostro contributo per l'ambiente, ma ci opponiamo a scelte esasperatamente ideologiche». L'autotrasporto italiano è formato principalmente da Pmi, caratterizzato da un'elevata concorrenza e da margini di profitto ridotti. Anche se negli ultimi anni sono cresciute le società di capitali, restano migliaia i padroncini in circolazione, cioè microimprese la cui flotta è spesso formata da un solo mezzo. Per costoro, affrontare gli ingenti investimenti imposti dalla transizione ecologica sarà un compito arduo. In Italia, nel 2023, sono stati immatricolati appena 72 Tir ad alimentazione elettrica (furono addirittura 17 nel 2022) su un totale di 28.623 camion venduti (fonte Anfia), con una quota di mercato pari allo 0,3 per cento. Regna incontrastato il gasolio, con 28.587 unità immatricolate (+12,3% sul 2022).

Gli incentivi statali

Spiega Massimo Artusi, presidente di Federauto con delega per il settore truck&van: «Le imprese vedono gli investimenti per l'adeguamento delle flotte come priorità. Ma da sole non ce la fanno: hanno bisogno di un sostegno pubblico».

La filiera dell'autotrasporto (Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae) ha proposto al governo l'adozione di un maxi piano triennale di incentivi statali per avviare l'efficientamento del parco circolante dei camion italiani. Un primo passo indispensabile per rispondere alla mano pesante di Bruxelles. Il fabbisogno finanziario è stimato in circa 700 milioni di euro, che dovranno supportare gli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e stimolare la diffusione dei carburanti rinnovabili. L'obiettivo è garantire nel triennio l'eliminazione dalle strade del 25-30% dei veicoli più vetusti, inquinanti e non sicuri, sostituiti da mezzi elettrici, a idrogeno, a gas naturale, ibridi e tradizionali alimentati a biocarburanti, tutti dotati dei più innovativi sistemi di sicurezza.

Altri Paesi europei (Germania, Austria, Francia, Spagna) stanno già stanziando robusti incentivi: in Germania, il Bundestag ha messo a disposizione 1,6 miliardi di euro per la transizione ecologica del trasporto pesante; l'Austria 365 milioni; la Francia 534 milioni. In Italia, i contributi per il periodo 2022-2025 sono di 50 milioni di euro. Serve un cambio di passo. Il documento di Confindustria su trasporti e logisti-

ca presentato a gennaio 2024, dimostra come la modalità stradale sia dominante nella mobilità delle merci e lo resterà ancora per molto tempo. Il 90% degli spostamenti dei camion avviene su tragitti inferiori ai 300 chilometri, sui quali il trasporto ferroviario non è competitivo. E anche in quella parte di traffico che potrà ricorrere all'intermodalità, alla strada spetterà sempre il trasferimento della merce nella tratta iniziale e/o finale dell'operazione di trasporto (primo e ultimo miglio). Sottolinea Confindustria: «L'ammmodernamento del parco circolante dei Tir costituisce un tassello imprescindibile del percorso di decarbonizzazione del trasporto merci».

La neutralità tecnologica

Ma l'elettrico potrebbe non essere l'unica opzione. Lo ha ribadito a chiare lettere Matteo Salvini al G7 dei Trasporti di Milano, dove ha rilanciato con forza il principio della neutralità tecnologica per una transizione «giusta e basata sui risultati». Parole importanti, per lasciare una porta aperta ai motori a combustione interna, ai biocarburanti sostenibili e agli e-fuel. Intanto c'è chi si muove in proprio. La società piemontese di autotrasporto e logistica Lannutti sta alimentando 300 Tir della propria flotta con il biocarburante HVOlution,

prodotto da Eni Sustainable Mobility, grazie a un accordo stretto con Eni Fuel. Questo carburante della famiglia Hvo è prodotto esclusivamente da materie prime biogeniche, in prevalenza scarti e residui, come ad esempio gli oli alimentari esausti o gli scarti di lavorazione di olii vegetali, e può essere prodotto anche da olii generati da terreni non in competizione con la filiera alimentare approvvigionati attraverso una rete di agri-hub che Eni sta sviluppando in diversi Paesi africani. Anche l'impresa altoatesina Fercam sta convertendo gradualmente gran parte della propria flotta in mezzi Hvo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le imprese dell'autotrasporto chiedono al governo un maxi piano di incentivi statali per accelerare il rinnovo delle flotte ed eliminare dalle strade il 25-30% dei mezzi più vecchi

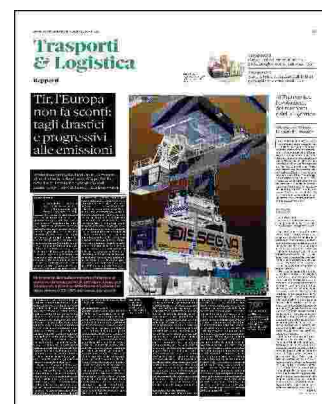
700

IL FABBISOGNO

La filiera del trasporto pesante chiede un piano di incentivi statali da 700 milioni di euro per la transizione ecologica

Logistica.

Operazioni di carico di un semirimorchio all'interno di un interporto italiano





Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista La piattaforma Aziende che contano Contatti



Web

Cerca nel sito

[Autobus news](#) [Tpi](#) [Bus elettrici](#) [Turismo](#) [In prova](#) [Componenti](#) [Vita da autista](#)[Mobility Innovation Tour](#)[Vedi tutte le categorie](#) ▾

Naviga per

marca ▾

[Home](#) ▶ [Tecnobus - Next: una partnership industriale per la produzione del modulo a zero emissioni](#)

Tecnobus – Next: una partnership industriale per la produzione del modulo a zero emissioni

Tecnobus produrrà nei propri stabilimenti di Frosinone e nel plant appena acquisito di Ferentino (ex Valeo) l'avveniristico “pod” progettato dalla startup padovana Next. L'annuncio è stato diramato in occasione di Next Mobility Exhibition, in corso a Milano dall'8 al 10 maggio. “Nata dalla necessità di condividere esperienza e tecnologie, questa azione ha il chiaro obiettivo [...]

8 Maggio 2024 di Admin

In primo piano

Rampini, Eltron e Hydron: quando il midibus (sostenibile) è flessibile

[6 Maggio 2024](#) [Azienda](#)

Road to the Zero Emission: le tecnologie di nuova generazione



di ZF per la transizione ecologica e l'elettrificazione di tutti i veicoli

🕒 1 Maggio 2024

🏢 Azienda, Componenti

Viaggio alla (ri)scoperta di Tecnobus, la fabbrica dell'autobus

🕒 1 Maggio 2024

🏢 Azienda, Bus elettrici

L'innovazione nella mobilità elettrica, secondo Siemens, a Next Mobility Exhibition 2024

🕒 29 Aprile 2024

🏢 Componenti

Tecnobus produrrà nei propri stabilimenti di Frosinone e nel plant appena acquisito di Ferentino (ex Valeo) l'avveniristico "pod" progettato dalla startup padovana Next.

L'annuncio è stato diramato in occasione di Next Mobility Exhibition, in corso a Milano dall'8 al 10 maggio.



“Nata dalla necessità di condividere esperienza e tecnologie, questa azione ha il chiaro obiettivo di coprire il grande mercato del trasporto di persone verso i grandi centri di interscambio e la gestione intelligente all'interno delle città. Questa visione rappresenterà una nuova concezione di fabbrica dove tecnologia all'avanguardia e Made in Italy si fonderanno per dare vita a prodotti che saranno in grado di esportare eccellenza, design e innovazione del nostro Paese”, scrivono i partner.

Next, inoltre, fornisce una serie di **soluzioni integrate di smart mobility** per ogni esigenza di mobilità che si adattano in real-time alle esigenze, in termini di variazione di capienza, trasferimenti non-stop in movimento e servizi on-demand in mobilità.

Acquisita da Icap, leader nelle automazioni industriali per la produzione di vetri automotive, Tecnobus è dotata di grandi competenze tecniche per la produzione di veicoli elettrici e di un'importante esperienza, che, anche grazie all'interazione esistente con Università e Centri di Ricerca, le consentono di avviare importanti innovazioni tecnologiche.

Tecnobus può poi co
tutto il ciclo produttivo

Nel 2023, il costrutto
ma ne ha consegnati

2024 e punta a produrre 40/50 l'anno, anche se stressando al massimo le linee produttive si può arrivare fino a cento pezzi, vero obiettivo a tendere dell'**amministratore unico Paolo Marini**, che ha rilevato l'azienda e sta lavorando insieme a tutta la squadra per rilanciarla.

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

ACCEPT

Cookie settings

Articoli correlati

H2 Smart Mobility Day, Rampini Hydron protagonista

7 Maggio 2024 Autobus news

Federauto Bus: «Per il rinnovo del parco tpl bisogna pensare al dopo Pnrr»

3 Maggio 2024 Autobus news, Tpl

Un'unica holding per il tpl in Emilia-Romagna: SETA muove il primo passo

3 Maggio 2024 Autobus news, Tpl

Nel 2030 ci saranno 11.000 autobus a zero emissioni in Europa, parola di UITP

30 Aprile 2024 Autobus news





Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



Accedi

Home News Attualità

Attualità

Anfia, automotive e Transizione 5.0: Iniziativa presenta il progetto Sure

9 Maggio 2024



PARTS

DISTRIBUZIONE
AFTERMARKET
PERIODICITÀ: 11 NUMERI
ALL'ANNO PER L'ITALIA
[Leggi la Digital Edition](#)


Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)


PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Anfia e Iniziativa: un workshop a Torino per affrontare il tema dell'impatto della Transizione 5.0 sulle aziende automotive del territorio italiano, Piemonte in testa. Presentato il progetto Sure 5.0

"Il futuro non sarà più quello di una volta" è il titolo del workshop organizzato a Torino lo scorso 8 aprile da [Anfia](#) e [Iniziativa](#) che analizza l'impatto della **Transizione 5.0 sull'automotive**.

All'evento hanno partecipato FinPiemonte, Regione Piemonte, UniCredit, Anfia e Comune di Torino. All'evento, Iniziativa, management consulting company ha presentato il [progetto europeo Sure 5.0](#), a cui Anfia partecipa, creato per **accompagnare le PMI italiane nella transizione industriale**.

Transizione 5.0 e industria automotive in Piemonte

La Transizione 5.0 rappresenta una grande opportunità per le imprese piemontesi, ma non è scevra di rischi per chi non gestirà in modo proattivo il cambiamento.

L'Industria 5.0 è destinata ad impattare fortemente sui modelli organizzativi e di produzione delle aziende che avranno al centro del nuovo modello l'approccio human centric, la sostenibilità e la resilienza.

A Torino hanno partecipato come relatori, oltre ai professionisti di Iniziativa Ivo Allegro (CEO), Marco Messina (partner) e Marco Volontà (associato dell'ufficio di Torino), l'Assessora all'Innovazione e digitalizzazione del Comune di Torino Chiara Foglietta, Christian Baio di Spin360, Antonio Epifani, ESG Expert Region Nord Ovest di UniCredit, Michele Vietti, Presidente di FinPiemonte, Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia, Marco Montermini, Responsabile Corporate Nord Ovest di UniCredit, Gianluca Vignale, Capo di Gabinetto della Presidenza della Regione Piemonte.

Il tessuto produttivo piemontese, che rappresenta uno dei motori dell'economia italiana, ha una struttura dove la **polverizzazione imprenditoriale** non ha valori dissimili da quelli nazionali.

Il workshop ha certificato come il tradizionale posizionamento di molte delle imprese piemontesi, basato sul "bello e ben fatto" deve virare su un paradigma più evoluto basato su **"automazione, creatività, tecnologia"**, che genera vantaggi di performance evidenti ed è ancora superiore nelle imprese che puntano su innovazione originale e proprietaria mediante **Ricerca e Sviluppo (R&D)**.

A questo si possono affiancare **strategie di crescita per linee esterne volte a fare massa critica attraverso acquisizioni mirate e strategie di investimento in logica 5.0**, anche supportate dagli strumenti agevolativi dispiegati a livello governativo come illustrato da Marco Messina sulla "cassetta degli attrezzi", in riferimento alla quale ha anche presentato la terza transizione, quella finanziaria, indotta dalle nuove regole EBA e dalle norme sugli adeguati assetti organizzativi che influenzano le modalità con cui le banche concedono il credito.

L'intervento di Christian Baio si è concentrato sulle nuove competenze che la trasformazione in atto, nello specifico quella dell'**evoluzione verso la mobilità elettrica**, richiede e che deve orientare i percorsi di formazione iniziale e continua dei prossimi anni.

Anfia: diversificare senza abbandonare l'automotive

Presente al workshop, il **Direttore Generale di Anfia Gianmarco Giorda** ha dichiarato:

- "A partire dalla sigla dell'**accordo Anfia-Mimit** dello scorso ottobre, la nostra associazione ha assunto il ruolo di interlocutore identificato dal Governo per definire un **piano di transizione della filiera industriale automotive mirato ad accompagnare e supportare le imprese nei processi di digitalizzazione e decarbonizzazione di prodotti e processi**".
- "Il lavoro che abbiamo svolto in questi mesi nell'ambito del **Tavolo Sviluppo Automotive** si è concentrato su tutti i fattori che incidono sulla competitività del nostro comparto industriale – mercato e produzione, efficientamento produttivo, ricerca e sviluppo, formazione e occupazione, transizione della componentistica – andando a individuare per ciascuno obiettivi realizzabili attraverso l'implementazione di misure ad hoc, come **l'incremento dei volumi produttivi di autoveicoli sul territorio** e il **mantenimento e lo sviluppo delle competenze nazionali in termini di progettazione e ricerca e sviluppo**".

Le aziende piemontesi dell'automotive sapranno spostare i loro investimenti in settori contigui?

TAG

#ricambi 633

#aftermarket 403

#officine 229

#filtri 158

#lubrificanti 142

#truck 141

- “È una capacità che nelle aziende del Piemonte c’è e ci deve essere e Anfia, in primis, non si stanca di **spingere le imprese della componentistica verso la diversificazione su altri settori come quello energetico, dell’idrogeno e dell’aerospazio**. Oggi, per chi vuole investire in altri settori, ci sono opportunità interessanti; inoltre, senza suscitare allarmismi, è certo che da oggi ai prossimi anni la transizione farà uscire dal mercato una parte di componentisti piccoli e medi che non hanno la forza di riconvertirsi sulle nuove tecnologie. Non va però dimenticato che gli operatori dell’automotive sono stati spesso innovatori di frontiera: non deve quindi spaventare la diversificazione, una strada che deve essere battuta senza però disinvestire sul settore che noi rappresentiamo, cioè quello dell’automotive”.

Nel 2026 a livello europeo si potrà rivedere questo regolamento alla luce della percentuale di accoglimento dell’auto elettrica in EU

- “Quello che Anfia sta facendo e continuerà a fare con il nuovo Parlamento e la nuova Commissione sarà non tornare indietro, perché sarebbe anacronistico e sbagliato nei confronti di quelle aziende che in questi anni hanno investito in maniera importante sull’elettrico, ma **la nostra azione sarà indirizzata a fare in modo che all’elettrico si accompagnino altre soluzioni tecnologiche** che da una parte abbiano un effetto importante sulla decarbonizzazione, ad esempio gli e-fuel e i bi-fuel, e dall’altra permettano di mantenere in vita delle parti di industria legata all’endotermico che potranno continuare a produrre dei motori neutri dal punto di vista della CO2, rendendo più razionale la transizione, frutto così di una neutralità tecnologica e non di posizioni ideologiche a priori”.

#anfia

#Automotive

#Sure 5.0

#Transizione 5.0

← Precedente

Successiva →

Batteria ausiliaria: a cosa serve e perchè è importante, anche per l’auto elettrica

**Exide Technologies:
Davide
Massaro nominato Regional
Business Manager
Italy**

Ti potrebbero interessare



Gianmarco Giorda di Anfia al Parts Aftermarket Congress 2023



Venerdì 10 Maggio 2024, ore 20.18



teleborsa

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

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

Home Page / Notizie / Automotive, in calo a doppia cifra l'indice della produzione italiana: a marzo -17,5%

Automotive, in calo a doppia cifra l'indice della produzione italiana: a marzo -17,5%

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle autovetture è in calo del 31,3% nel mese e del 21,1% nel trimestre. A gennaio-marzo 2024, il totale degli autoveicoli prodotti risulta in flessione del 3,2% rispetto al primo trimestre 2023

Economia 10 maggio 2024 - 19.50



(Teleborsa) - A marzo 2024, secondo i dati ISTAT, la **produzione dell'industria automotive italiana** nel suo insieme registra un **calo del 17,5%** rispetto a marzo 2023, mentre nel primo trimestre del 2024 diminuisce del 9,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 20,7% a marzo 2024 e diminuisce del 9% nei primi tre mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cresce del 34,4% nel mese e del 19,8% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 17% a marzo e del 16,4% nel periodo gennaio-marzo 2024.

Secondo i **dati preliminari di ANFIA**, la **produzione domestica delle sole autovetture a marzo 2024** ammonta a circa 39mila unità, in **calo del 31,3%** rispetto a marzo del 2023. Nel cumulato trimestrale, invece, sono state prodotte 112mila autovetture, in calo del 21,1% su gennaio-marzo 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nel trimestre, invece, ammonta a 212mila unità e registra una flessione del 3,2% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a marzo 2024 rispetto ai livelli del secondo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude, infatti, a -3,5% sia nel mese che nel primo trimestre dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023.

Il **fatturato dell'industria** in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una **variazione positiva dell'1,3% a febbraio 2024**, ultimo dato disponibile (+0,4% sul mercato interno e +3,2% sui mercati esteri) e chiude i primi due mesi dell'anno a +0,3% (-0,2% il mercato interno e +1,3% i mercati esteri).

Argomenti trattati

Stati Uniti (66) · Germania (60) · Francia (61)

Altre notizie

- ▶ Francia, Produzione industriale (MoM) in marzo
- ▶ Prezzi produzione Cina (YoY) in marzo
- ▶ Italia, Produzione industriale (MoM) in marzo
- ▶ Regno Unito, Produzione industriale (YoY) in marzo
- ▶ Regno Unito, Produzione industriale (MoM) in marzo
- ▶ Germania, Produzione industriale (MoM) in marzo

Seguici su Facebook



"Dopo il lieve recupero di febbraio (+1,6%), a marzo l'indice della produzione automotive italiana registra un pesante calo a doppia cifra, -17,5% – afferma **Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA** – e chiude con il segno meno il primo trimestre dell'anno (-9,7%). Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli torna in flessione nel mese (-20,7%), complice la contrazione a doppia cifra, -31,3%, registrata, secondo i dati preliminari di ANFIA, dalla produzione di autovetture, mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori mantiene il trend negativo da inizio anno (-17%). Il Tavolo Sviluppo automotive al MIMIT si avvia alla conclusione: siamo, infatti, nella fase di messa a terra delle misure a sostegno degli investimenti produttivi ed in innovazione delle imprese. Sul fronte della produzione locale, l'obiettivo è un incremento dei volumi da parte dei Costruttori, attraverso il mantenimento e l'allocatione di modelli che abbiano come focus l'Italia. In riferimento alla competitività produttiva, l'obiettivo è il miglioramento dei principali fattori di competitività industriale nel nostro Paese, dall'energia alla digitalizzazione, per citare due dei più importanti".

A gennaio 2024 (ultimo dato disponibile), l'**export di autoveicoli** (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale **1,5 miliardi di euro**, mentre l'import vale 3 miliardi di euro. La **Germania** rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 19%, seguita da **Stati Uniti** (17,3%) e **Francia** (12,8%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 2,1 miliardi di euro, con un saldo positivo di 606,8 milioni di Euro.

Il **fatturato del settore automotive** nel suo complesso presenta una crescita del 12,3% a febbraio (ultimo dato disponibile), grazie ad una componente estera in rialzo del 19,6% e ad una componente interna a +4,5%. Nel primo bimestre 2024, il fatturato aumenta invece del 7,7% (-1% il fatturato interno e +16% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale positiva del 5% a febbraio (+2,5% la componente interna e +8,1% la componente estera). Nel periodo gennaio-febbraio 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un incremento dell'1,6%, con un calo del 3,2% della componente interna e una crescita del 7,2% della componente estera.

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Automotive, ANFIA: in lieve recupero indice produzione industria italiana a febbraio (+1,6%)
- ▶ Prezzi produzione Francia (YoY) in marzo
- ▶ Cina, Produzione industriale (YoY) in marzo
- ▶ Prezzi produzione USA (MoM) in marzo



SEZIONI

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

QUOTAZIONI

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

RUBRICHE

Gli Editoriali
Gli Speciali
Top Mind
Accadde Oggi

ANALISI TECNICHE

Paniere FTSE Mib
Titoli EuroStoxx 50
Titoli Dow Jones 30
Guida agli ETF
ETF Research Center

AGENDA

Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi
Scadenze Fiscali
Coefficienti di rettificazione

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

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

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



Venerdì 10 Maggio 2024, ore 13.31



teleborsa

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

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

Home Page / Notizie / Autotrasporto: in 10 anni scomparse oltre 21mila aziende

Autotrasporto: in 10 anni scomparse oltre 21mila aziende

I dati e le analisi nella nuova edizione dei "100 numeri per capire l'autotrasporto – Tutte le spine della sostenibilità"

Economia, Trasporti 10 maggio 2024 - 13.15



(Teleborsa) - **In 10 anni sono scomparse 21.248 aziende di autotrasporto.** Dal 2013 al 2023 il totale delle imprese, secondo i dati di Infocamere, è diminuito del 20,8% passando da 101.935 a 80.687 unità. **Allo stesso tempo, però, si intravede una grossa spinta verso forme societarie più strutturate, anche frutto di fusioni e acquisizioni.** È quanto emerge dalla nuova edizione dei "100 numeri per capire l'autotrasporto – Tutte le spine della sostenibilità", edito da Federservice (Gruppo Federtrasporti) e realizzato dalla redazione di Uomini e Trasporti, presentato oggi nell'ambito del Transpotec a Milano.

Le società di capitali in questi 10 anni sono quasi raddoppiate (+46,3%) e oggi rappresentano il 32% del totale con 26.458 realtà. Sono le uniche a vantare un incremento, tutte le altre tipologie sono in calo, in particolare le imprese individuali (i cosiddetti padroncini) che, seppure rappresentino ancora il 46% del totale, sono diminuite del 40%. Secondo l'Albo degli Autotrasportatori oggi in Italia ci sono 961 aziende con un parco mezzi superiore ai 100 veicoli: che, pur appresentando lo 0,95% delle aziende operanti sul mercato, gestiscono 260.338 camion, ovvero il 30,5% dell'intero parco con targa italiana.

"L'Italia deve puntare sul Mediterraneo – scrive Edoardo Rixi, Viceministro alle Infrastrutture e Trasporti nella prefazione al volume – La crescita esponenziale di nuove tecnologie ci **premette di puntare a un sistema di trasporto sostenibile attraverso l'innovazione. Una sostenibilità concreta e non utopistica**".

Mentre **Claudio Villa**, presidente di Federtrasporti, intervenuto durante l'evento torna sulla crescita delle aziende: «La spinta verso l'aggregazione – ha detto – emerge anche dall'andamento dei contratti di rete che sono passati dai 55 del 2013 agli 861 del 2023 e portano anche le piccole realtà a condividere importanti asset per competere meglio sul mercato».

Da padroncini a campioni della logistica, o quasi. L'evoluzione del trasporto di merci su gomma va veloce, anche trainata da crisi internazionali come la pandemia o le ostilità nel Mar Rosso che spingono le catene logistiche a riorganizzarsi e le aziende a rispondere alle nuove esigenze del mercato. Molto si deve anche all'ondata di acquisizioni e fusioni che ha interessato il settore: sono 52 le operazioni di M&A registrate dall'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano che hanno interessato aziende di trasporto e

Argomenti trattati

Trasporti (83) · Infrastrutture (70)

Altre notizie

- ▶ Ansaldo Nucleare incontra la supply chain italiana per gli sviluppi nucleari in Romania
- ▶ FS, Sciopero personale: previste cancellazioni con importanti ripercussioni sul servizio
- ▶ PwC Italia: cresce del 3%, dal 2020, la presenza femminile nel settore moda italiano
- ▶ ANAS, concluso piano neve 2023 -24: oltre 12.000 interventi
- ▶ Superbonus, Giorgetti: obbligo spalmare crediti su 10 anni
- ▶ Titoli di Stato, MEF: in asta il 10 maggio BTP fino a 9,2 miliardi

Seguici su Facebook



logistica dal 2021 al 2023, mentre nel volume sono state censite altre forme aggregative, alcune capitanate da grandi realtà che poggiano su una rete di "padroncini", che condividono tecnologia, operatività e a volte anche il logo. Operazioni che si riflettono sui bilanci dove cresce la redditività e l'efficienza gestionale: secondo l'elaborazione di Infocamere, l'incremento medio del valore aggiunto delle aziende di autotrasporto tra il 2012 e il 2022 è stato del 32,75%, a fronte di una crescita del 13,33% della produzione, mentre il ritorno sull'investimento passa dall'1,4% del 2012 al 5,26% nel 2022.

L'emorragia di autisti, ma i giovanissimi tornano sul camion - In questo scenario di crescita, una brusca frenata arriva dall'emergenza autisti: **secondo l'IRU in Europa ne mancano 600mila e l'Italia non fa eccezione**. Sono più di 400mila – secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - gli autisti che tra il 2019 e il 2024 non hanno rinnovato la carta di qualificazione del conducente, documento indispensabile per guidare un Tir (o un autobus). Secondo l'osservatorio Unioncamere-Excelsior, un autista su due è introvabile per mancanza di candidature e scarseggiano anche altre figure professionali esperte di logistica e trasporto. Ad abbandonare il volante sono stati soprattutto i conducenti tra i 30 e i 50 anni che dopo la pandemia hanno cercato (e trovato) altre opportunità di lavoro, spesso nelle consegne in città esplose con la crescita dell'e-commerce. Nel frattempo, i giovani stanno tornando timidamente all'autotrasporto. A sorpresa gli under 25 titolari di una carta di qualificazione del conducente sono aumentati del 65,9% dal 2019 a oggi. Si tratta ancora di una fetta sottile nell'esercito degli autisti con 7.190 unità che rappresentano poco meno del 10% del totale (nel 2019 erano 4.335).

La strada in salita della sostenibilità ambientale - Oltre il 97% dei veicoli adibiti al trasporto delle merci con più di 3,5 tonnellate di portata è ancora alimentato a gasolio, seppure in molti casi si fanno largo i biocarburanti, come l'HVO utilizzabile nei motori diesel già in circolazione. L'elettrico tra i mezzi pesanti ancora non decolla. Secondo i dati forniti dall'Anfia nel 2023 sono stati venduti soltanto 72 camion a batteria, in crescita rispetto all'anno precedente quando le immatricolazioni si sono fermate a 17. Fatto sta che al momento il parco circolante è sempre più obsoleto. Al 31 dicembre 2022, stando agli ultimi dati ACI, gli autocarri merci in circolazione erano 4.361.269, dei quali 3.958.397 viaggiavano a gasolio e solo 12.948 a batteria. Stupisce, in questo quadro, la lenta scomparsa delle alimentazioni a basso impatto ambientale: il metano e il GNL non arrivano a superare ciascuno il punto percentuale dell'immatricolato nel 2023, probabilmente a causa dell'improvviso incremento del prezzo (di circa il 30%) determinato dal conflitto in Ucraina e altre frizioni internazionali.

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ SdR, Rabitti (Morgan Stanley IM): spazio sia per ETF che per gestione spiccatamente attiva
- ▶ Aeroporto Catania compie 100 anni
- ▶ Istituto IFO: migliora il sentiment nell'industria automobilistica tedesca
- ▶ RFI, Strisciunglio nominato Presidente del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani



SEZIONI	QUOTAZIONI	RUBRICHE	ANALISI TECNICHE	AGENDA
Tutte le notizie	Tutti i mercati	Gli Editoriali	Panieri FTSE Mib	Eventi
Italia	Azioni Italia	Gli Speciali	Titoli EuroStoxx 50	Calendario Macro
Europa	ETF ETC/ETN	Top Mind	Titoli Dow Jones 30	Calendario Dividendi
Mondo	Obbligazioni	Accadde Oggi	Guida agli ETF	Scadenze Fiscali
Ambiente	Fondi		ETF Research Center	Coefficienti di rettificazione
Costume e società	Cambi e Valute			
Economia	Materie Prime			
Finanza	Tassi			
Politica	Futures e Derivati			
Scienza e tecnologia	Sedex			
Indicazioni di trading	Warrant			
Migliori e peggiori	Rating Agenzie			
In breve	EuroTLX			

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

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

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

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Autotrasporto: in 10 anni scomparse oltre 21mila aziende



I dati e le analisi nella nuova edizione del "100 numeri per capire l'autotrasporto – Tutte le spine della sostenibilità"

10 maggio 2024 - 13.20

Ricerca titolo



(Teleborsa) - In 10 anni sono scomparse 21.248 aziende di autotrasporto. Dal 2013 al 2023 il totale delle imprese, secondo i dati di Infocamere, è diminuito del 20,8% passando da 101.935 a 80.687 unità. Allo stesso tempo, però, si intravede una grossa spinta verso forme societarie più strutturate, anche frutto di fusioni e acquisizioni. È quanto emerge dalla nuova edizione dei "100 numeri per capire l'autotrasporto – Tutte le spine della sostenibilità", edito da Federservice (Gruppo Federtrasporti) e realizzato dalla redazione di Uomini e Trasporti, presentato oggi nell'ambito del Transpotec a Milano.

Le società di capitali in questi 10 anni sono quasi raddoppiate (+46,3%) e oggi rappresentano il 32% del totale con 26.458 realtà. Sono le uniche a vantare un incremento, tutte le altre tipologie sono in calo, in particolare le imprese individuali (i cosiddetti padroncini) che, seppure rappresentino ancora il 46% del totale, sono diminuite del 40%. Secondo l'Albo degli Autotrasportatori oggi in Italia ci sono 961 aziende con un parco mezzi superiore ai 100 veicoli: che, pur appresentando lo 0,95% delle aziende operanti sul mercato, gestiscono 260.338 camion, ovvero il 30,5% dell'intero parco con targa italiana.

"L'Italia deve puntare sul Mediterraneo – scrive Edoardo Rixi, Viceministro alle Infrastrutture e Trasporti nella prefazione al volume – La crescita esponenziale di nuove tecnologie ci permette di puntare a un sistema di

Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione

Ultimo

Var %

Dj 30 Industrials Average

39.388

+0,85%

FTSE 100

8.451

+0,84%

FTSE MIB

34.737

+1,16%

Germany DAX

18.799

+0,60%

Hang Seng Index*

18.561,00

+1,27%

Nasdaq

16.346

INV.

Nikkei 225*

38.090,00

-0,48%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

trasporto sostenibile attraverso l'innovazione. Una sostenibilità concreta e non utopistica".

Mentre **Claudio Villa**, presidente di Federtrasporti, intervenuto durante l'evento torna sulla crescita delle aziende: «La spinta verso l'aggregazione – ha detto – emerge anche dall'andamento dei contratti di rete che sono passati dai 55 del 2013 agli 861 del 2023 e portano anche le piccole realtà a condividere importanti asset per competere meglio sul mercato».

Da padroncini a campioni della logistica, o quasi. L'evoluzione del trasporto di merci su gomma va veloce, anche trainata da crisi internazionali come la pandemia o le ostilità nel Mar Rosso che spingono le catene logistiche a riorganizzarsi e le aziende a rispondere alle nuove esigenze del mercato. Molto si deve anche all'ondata di acquisizioni e fusioni che ha interessato il settore: sono 52 le operazioni di M&A registrate dall'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano che hanno interessato aziende di trasporto e logistica dal 2021 al 2023, mentre nel volume sono state censite altre forme aggregative, alcune capitanate da grandi realtà che poggiano su una rete di "padroncini", che condividono tecnologia, operatività e a volte anche il logo. Operazioni che si riflettono sui bilanci dove cresce la redditività e l'efficienza gestionale: secondo l'elaborazione di Infocamere, l'incremento medio del valore aggiunto delle aziende di autotrasporto tra il 2012 e il 2022 è stato del 32,75%, a fronte di una crescita del 13,33% della produzione, mentre il ritorno sull'investimento passa dall'1,4% del 2012 al 5,26% nel 2022.

L'emorragia di autisti, ma i giovanissimi tornano sul camion - In questo scenario di crescita, una brusca frenata arriva dall'emergenza autisti: **secondo l'IRU in Europa ne mancano 600mila e l'Italia non fa eccezione.** Sono più di 400mila – secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - gli autisti che tra il 2019 e il 2024 non hanno rinnovato la carta di qualificazione del conducente, documento indispensabile per guidare un Tir (o un autobus). Secondo l'osservatorio Unioncamere-Excelsior, un autista su due è introvabile per mancanza di candidature e scarseggiano anche altre figure professionali esperte di logistica e trasporto. Ad abbandonare il volante sono stati soprattutto i conducenti tra i 30 e i 50 anni che dopo la pandemia hanno cercato (e trovato) altre opportunità di lavoro, spesso nelle consegne in città esplose con la crescita dell'e-commerce. Nel frattempo, i giovani stanno tornando timidamente all'autotrasporto. A sorpresa gli under 25 titolari di una carta di qualificazione del conducente sono aumentati del 65,9% dal 2019 a oggi. Si tratta ancora di una fetta sottile nell'esercito degli autisti con 7.190 unità che rappresentano poco meno del 10% del totale (nel 2019 erano 4.335).

La strada in salita della sostenibilità ambientale - Oltre il **97% dei veicoli adibiti al trasporto delle merci con più di 3,5 tonnellate di portata è ancora alimentato a gasolio**, seppure in molti casi si fanno largo i biocarburanti, come l'HVO utilizzabile nei motori diesel già in circolazione. L'elettrico tra i mezzi pesanti ancora non decolla. Secondo i dati forniti dall'Anfia nel 2023 sono

stati venduti soltanto 72 camion a batteria, in crescita rispetto all'anno precedente quando le immatricolazioni si sono fermate a 17. Fatto sta che al momento il parco circolante è sempre più obsoleto. Al 31 dicembre 2022, stando agli ultimi dati ACI, gli autocarri merci in circolazione erano 4.361.269, dei quali 3.958.397 viaggiavano a gasolio e solo 12.948 a batteria. Stupisce, in questo quadro, la lenta scomparsa delle alimentazioni a basso impatto ambientale: il metano e il GNL non arrivano a superare ciascuno il punto percentuale dell'immatricolato nel 2023, probabilmente a causa dell'improvviso incremento del prezzo (di circa il 30%) determinato dal conflitto in Ucraina e altre frizioni internazionali.

powered by teleborsa

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,07

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

IL NETWORK

Espandi

[Mappa del sito](#) [Redazione](#) [Scriveteci](#) [Per inviare foto e video](#) [Servizio Clienti](#) [Pubblicità](#) [Cookie Policy](#) [Privacy](#) [Codice Etico e Best Practices](#)

GEDI News Network S.p.A. - P.Iva 01578251009 - ISSN 2499-0817

ERROR: <https://www.repstatic.it/class/common/stable/include/nielsen/nielsen.html> - The remote server returned an error: (404) Not Found.

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Automotive, in calo a doppia cifra l'indice della produzione italiana: a marzo -17,5%



Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle autovetture è in calo del 31,3% nel mese e del 21,1% nel trimestre. A gennaio-marzo 2024, il totale degli autoveicoli prodotti risulta in flessione del 3,2% rispetto al primo trimestre 2023

10 maggio 2024 - 19.55

Ricerca titolo



(Teleborsa) - A marzo 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 17,5% rispetto a marzo 2023, mentre nel primo trimestre del 2024 diminuisce del 9,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 20,7% a marzo 2024 e diminuisce del 9% nei primi tre mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cresce del 34,4% nel mese e del 19,8% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 17% a marzo e del 16,4% nel periodo gennaio-marzo 2024.

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a marzo 2024 ammonta a circa 39mila unità, in calo del 31,3% rispetto a marzo del 2023. Nel cumulato trimestrale, invece, sono state prodotte 112mila autovetture, in calo del 21,1% su gennaio-marzo 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nel trimestre, invece, ammonta a 212mila unità e registra una flessione del 3,2% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a marzo 2024 rispetto ai livelli del secondo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo

Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione

Ultimo

Var %

Dj 30 Industrials Average

39.491

+0,26%

FTSE 100

8.434

+0,63%

FTSE MIB

34.657

+0,93%

Germany DAX

18.773

+0,46%

Hang Seng Index*

18.561,00

+1,27%

Nasdaq

16.337

-0,06%

Nikkei 225*

38.090,00

-0,48%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

complesso chiude, infatti, a -3,5% sia nel mese che nel primo trimestre dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023.

Il **fatturato dell'industria** in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una **variazione positiva dell'1,3% a febbraio 2024**, ultimo dato disponibile (+0,4% sul mercato interno e +3,2% sui mercati esteri) e chiude i primi due mesi dell'anno a +0,3% (-0,2% il mercato interno e +1,3% i mercati esteri).

"Dopo il lieve recupero di febbraio (+1,6%), a marzo l'indice della produzione automotive italiana registra un pesante calo a doppia cifra, -17,5% – afferma **Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA** – e chiude con il segno meno il primo trimestre dell'anno (-9,7%).

Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli torna in flessione nel mese (-20,7%), complice la contrazione a doppia cifra, -31,3%, registrata, secondo i dati preliminari di ANFIA, dalla produzione di autovetture, mentre l'indice della produzione di parti e

accessori per autoveicoli e loro motori mantiene il trend negativo da inizio anno (-17%). Il Tavolo Sviluppo automotive al MIMIT si avvia alla conclusione:

siamo, infatti, nella fase di messa a terra delle misure a sostegno degli investimenti produttivi ed in

innovazione delle imprese. Sul fronte della produzione locale, l'obiettivo è un incremento dei volumi da parte dei Costruttori, attraverso il mantenimento e l'allocazione di modelli che abbiano come focus l'Italia. In riferimento alla competitività produttiva, l'obiettivo è il miglioramento dei principali fattori di competitività industriale nel nostro Paese, dall'energia alla digitalizzazione, per citare

due dei più importanti".

A gennaio 2024 (ultimo dato disponibile), l'**export di autoveicoli** (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale **1,5 miliardi di euro**, mentre l'import vale 3 miliardi di euro. La **Germania** rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 19%, seguita da **Stati Uniti** (17,3%) e **Francia** (12,8%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 2,1 miliardi di euro, con un saldo positivo di 606,8 milioni di Euro.

Il **fatturato del settore automotive** nel suo complesso presenta una crescita del 12,3% a febbraio (ultimo dato disponibile), grazie ad una componente estera in rialzo del 19,6% e ad una componente interna a +4,5%. Nel primo bimestre 2024, il fatturato aumenta invece del 7,7% (-1% il fatturato interno e +16% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale positiva del 5% a febbraio (+2,5% la componente interna e +8,1% la componente estera). Nel periodo gennaio-febbraio 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un incremento dell'1,6%, con un calo del 3,2% della

componente interna e una crescita del 7,2% della componente estera.

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,08

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

IL NETWORK

Espandi

[Mappa del sito](#) [Redazione](#) [Scriveteci](#) [Per inviare foto e video](#) [Servizio Clienti](#) [Pubblicit ](#) [Cookie Policy](#) [Privacy](#) [Codice Etico e Best Practices](#)

[GEDI News Network S.p.A.](#) - P.Iva 01578251009 - ISSN 2499-0817

ERROR: <https://www.repstatic.it/cless/common/stable/include/nielsen/nielsen.html> - The remote server returned an error: (404) Not Found.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



☰ MENU 🔍 CERCA



LA STAMPA
QUOTIDIANO



ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Automotive, in calo a doppia cifra l'indice della produzione italiana: a marzo -17,5%

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle autovetture è in calo del 31,3% nel mese e del 21,1% nel trimestre. A gennaio-marzo 2024, il totale degli autoveicoli prodotti risulta in flessione del 3,2% rispetto al primo trimestre 2023

TELEBORSA

Publicato il 10/05/2024
Ultima modifica il 10/05/2024 alle ore 19:50



A marzo 2024, secondo i dati ISTAT, la **produzione dell'industria automotive italiana** nel suo insieme registra un **calo del 17,5%** rispetto a marzo 2023, mentre nel primo trimestre del 2024 diminuisce del 9,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di

autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 20,7% a marzo 2024 e diminuisce del 9% nei primi tre mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cresce del 34,4% nel mese e del 19,8% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 17% a marzo e del 16,4% nel periodo gennaio-marzo 2024.

Secondo i **dati preliminari di ANFIA**, la **produzione domestica delle sole autovetture a marzo 2024** ammonta a circa 39mila unità, in **calo del 31,3%** rispetto a marzo del 2023. Nel cumulato trimestrale, invece, sono state prodotte 112mila autovetture, in calo del 21,1% su gennaio-marzo 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nel trimestre, invece, ammonta a 212mila unità e registra una flessione del 3,2% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a marzo 2024 rispetto ai livelli del secondo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude, infatti, a -3,5% sia nel mese che nel primo trimestre dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023.

Il **fatturato dell'industria** in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una **variazione positiva dell'1,3% a febbraio 2024**, ultimo dato disponibile (+0,4% sul mercato interno e +3,2% sui mercati esteri) e chiude i

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

12/04/2024



Automotive, ANFIA: in lieve recupero indice produzione industria italiana a febbraio (+1,6%)

08/05/2024

Germania, frena la produzione industriale a marzo

10/05/2024

Industria, ISTAT: calo della produzione a marzo

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

10/05/2024

New York: scambi al rialzo per Agilent Technologies

10/05/2024

New York: scambi in positivo per Waters



primi due mesi dell'anno a +0,3% (-0,2% il mercato interno e +1,3% i mercati esteri).

"Dopo il lieve recupero di febbraio (+1,6%), a marzo l'indice della produzione automotive italiana registra un pesante calo a doppia cifra, -17,5% - afferma **Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA** - e chiude con il segno meno il primo trimestre dell'anno (-9,7%).

Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli torna in flessione nel mese (-20,7%), complice la contrazione a doppia cifra, -31,3%, registrata, secondo i dati preliminari di ANFIA, dalla produzione di autovetture, mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori mantiene il trend negativo da inizio anno (-17%). Il Tavolo Sviluppo automotive al MIMIT si avvia alla conclusione: siamo, infatti, nella fase di messa a terra delle misure a sostegno degli investimenti produttivi ed in innovazione delle imprese. Sul fronte della produzione locale, l'obiettivo è un incremento dei volumi da parte dei Costruttori, attraverso il mantenimento e l'allocazione di modelli che abbiano come focus l'Italia. In riferimento alla competitività produttiva, l'obiettivo è il miglioramento dei principali fattori di competitività industriale nel nostro Paese, dall'energia alla digitalizzazione, per citare due dei più importanti".

A gennaio 2024 (ultimo dato disponibile), l'**export di autoveicoli** (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale **1,5 miliardi di euro**, mentre l'import vale 3 miliardi di euro. La **Germania** rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 19%, seguita da **Stati Uniti** (17,3%) e **Francia** (12,8%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 2,1 miliardi di euro, con un saldo positivo di 606,8 milioni di Euro.

Il **fatturato del settore automotive** nel suo complesso presenta una crescita del 12,3% a febbraio (ultimo dato disponibile), grazie ad una componente estera in rialzo del 19,6% e ad una componente interna a +4,5%. Nel primo bimestre 2024, il fatturato aumenta invece del 7,7% (-1% il fatturato interno e +16% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale positiva del 5% a febbraio (+2,5% la componente interna e +8,1% la componente estera). Nel periodo gennaio-febbraio 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un incremento dell'1,6%, con un calo del 3,2% della componente interna e una crescita del 7,2% della componente estera.

Servizio a cura di **teleborsa**

10/05/2024

New York: giornata negativa in Borsa per Insulet Corporation

10/05/2024

New York: scambi negativi per Enphase Energy

> Altre notizie

CALCOLATORI

 Casa

Calcola le rate del mutuo

 Auto

Quale automobile posso permettermi?

 Titoli

Quando vendere per guadagnare?

 Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?



☰ MENU 🔍 CERCA



LA STAMPA
QUOTIDIANO



ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Autotrasporto: in 10 anni scomparse oltre 21mila aziende

I dati e le analisi nella nuova edizione dei "100 numeri per capire l'autotrasporto - Tutte le spine della sostenibilità"

TELEBORSA

Publicato il 10/05/2024
Ultima modifica il 10/05/2024 alle ore 13:15



In 10 anni sono scomparse 21.248 aziende di autotrasporto. Dal 2013 al 2023 il totale delle imprese, secondo i dati di Infocamere, è diminuito del 20,8% passando da 101.935 a 80.687 unità. **Allo stesso tempo, però, si intravede una grossa spinta verso forme societarie più strutturate,**

anche frutto di fusioni e acquisizioni. È quanto emerge dalla nuova edizione dei "100 numeri per capire l'autotrasporto - Tutte le spine della sostenibilità", edito da Federservice (Gruppo Federtrasporti) e realizzato dalla redazione di Uomini e Trasporti, presentato oggi nell'ambito del Transpotec a Milano.

Le società di capitali in questi 10 anni sono quasi raddoppiate (+46,3%) e oggi rappresentano il 32% del totale con 26.458 realtà. Sono le uniche a vantare un incremento, tutte le altre tipologie sono in calo, in particolare le imprese individuali (i cosiddetti padroncini) che, seppure rappresentino ancora il 46% del totale, sono diminuite del 40%. Secondo l'Albo degli Autotrasportatori oggi in Italia ci sono 961 aziende con un parco mezzi superiore ai 100 veicoli: che, pur appresentando lo 0,95% delle aziende operanti sul mercato, gestiscono 260.338 camion, ovvero il 30,5% dell'intero parco con targa italiana.

"L'Italia deve puntare sul Mediterraneo - scrive Edoardo Rixi, Viceministro alle Infrastrutture e Trasporti nella prefazione al volume - La crescita esponenziale di nuove tecnologie ci **premette di puntare a un sistema di trasporto sostenibile attraverso l'innovazione. Una sostenibilità concreta e non utopistica.**"

Mentre **Claudio Villa**, presidente di Federtrasporti, intervenuto durante l'evento torna sulla crescita delle aziende: «La spinta verso l'aggregazione - ha detto - emerge anche dall'andamento dei contratti di rete che sono passati dai 55 del 2013 agli 861 del 2023 e portano anche le piccole realtà a condividere importanti asset per competere meglio sul mercato».

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

10/04/2024



SdR, Rabitti (Morgan Stanley IM): spazio sia per ETF che per gestione spiccatamente attiva

03/05/2024

Aeroporto Catania compie 100 anni

08/04/2024

Air Dolomiti, al via sciopero di 24 ore dei piloti

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

10/05/2024

Milano accelera con le trimestrali

10/05/2024

Banca Sistema, utile primo trimestre sale a 4,1 milioni di euro. Presto nuovo piano

10/05/2024

SACE e Women7 per l'impegno civile sulle pari opportunità



Da padroncini a campioni della logistica, o quasi. L'evoluzione del trasporto di merci su gomma va veloce, anche trainata da crisi internazionali come la pandemia o le ostilità nel Mar Rosso che spingono le catene logistiche a riorganizzarsi e le aziende a rispondere alle nuove esigenze del mercato. Molto si deve anche all'ondata di acquisizioni e fusioni che ha interessato il settore: sono 52 le operazioni di M&A registrate dall'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano che hanno interessato aziende di trasporto e logistica dal 2021 al 2023, mentre nel volume sono state censite altre forme aggregative, alcune capitanate da grandi realtà che poggiano su una rete di "padroncini", che condividono tecnologia, operatività e a volte anche il logo. Operazioni che si riflettono sui bilanci dove cresce la redditività e l'efficienza gestionale: secondo l'elaborazione di Infocamere, l'incremento medio del valore aggiunto delle aziende di autotrasporto tra il 2012 e il 2022 è stato del 32,75%, a fronte di una crescita del 13,33% della produzione, mentre il ritorno sull'investimento passa dall'1,4% del 2012 al 5,26% nel 2022.

L'emorragia di autisti, ma i giovanissimi tornano sul camion - In questo scenario di crescita, una brusca frenata arriva dall'emergenza autisti: **secondo l'IRU in Europa ne mancano 600mila e l'Italia non fa eccezione.** Sono più di 400mila - secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - gli autisti che tra il 2019 e il 2024 non hanno rinnovato la carta di qualificazione del conducente, documento indispensabile per guidare un Tir (o un autobus). Secondo l'osservatorio Unioncamere-Excelsior, un autista su due è introvabile per mancanza di candidature e scarseggiano anche altre figure professionali esperte di logistica e trasporto. Ad abbandonare il volante sono stati soprattutto i conducenti tra i 30 e i 50 anni che dopo la pandemia hanno cercato (e trovato) altre opportunità di lavoro, spesso nelle consegne in città esplose con la crescita dell'e-commerce. Nel frattempo, i giovani stanno tornando timidamente all'autotrasporto. A sorpresa gli under 25 titolari di una carta di qualificazione del conducente sono aumentati del 65,9% dal 2019 a oggi. Si tratta ancora di una fetta sottile nell'esercito degli autisti con 7.190 unità che rappresentano poco meno del 10% del totale (nel 2019 erano 4.335).

La strada in salita della sostenibilità ambientale - Oltre il **97% dei veicoli adibiti al trasporto delle merci con più di 3,5 tonnellate di portata è ancora alimentato a gasolio**, seppure in molti casi si fanno largo i biocarburanti, come l'HVO utilizzabile nei motori diesel già in circolazione. L'elettrico tra i mezzi pesanti ancora non decolla. Secondo i dati forniti dall'Anfia nel 2023 sono stati venduti soltanto 72 camion a batteria, in crescita rispetto all'anno precedente quando le immatricolazioni si sono fermate a 17. Fatto sta che al momento il parco circolante è sempre più obsoleto. Al 31 dicembre 2022, stando agli ultimi dati ACI, gli autocarri merci in circolazione erano 4.361.269, dei quali 3.958.397 viaggiavano a gasolio e solo 12.948 a batteria. Stupisce, in questo quadro, la lenta scomparsa delle alimentazioni a basso impatto ambientale: il metano e il GNL non arrivano a superare ciascuno il punto percentuale dell'immatricolato nel 2023, probabilmente a causa dell'improvviso incremento del prezzo (di circa il 30%) determinato dal conflitto in Ucraina e altre frizioni internazionali.

Servizio a cura di **teleborsa**

10/05/2024

Lucisano Media Group sale al 100% di Goodwind

> Altre notizie

CALCOLATORI

 Casa

Calcola le rate del mutuo

 Auto

Quale automobile posso permettermi?

 Titoli

Quando vendere per guadagnare?

 Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

Automotive, in calo a doppia cifra l'indice della produzione italiana: a marzo -17,5%

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle autovetture è in calo del 31,3% nel mese e del 21,1% nel trimestre. A gennaio-marzo 2024, il totale degli autoveicoli prodotti risulta in flessione del 3,2% rispetto al primo trimestre 2023. A marzo 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 17,5% rispetto a marzo 2023, mentre nel primo trimestre del 2024 diminuisce del 9,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 20,7% a marzo 2024 e diminuisce del 9% nei primi tre mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cresce del 34,4% nel mese e del 19,8% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 17% a marzo e del 16,4% nel periodo gennaio-marzo 2024. Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a marzo 2024 ammonta a circa 39mila unità, in calo del 31,3% rispetto a marzo del 2023. Nel cumulato trimestrale, invece, sono state prodotte 112mila autovetture, in calo del 21,1% su gennaio-marzo 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nel trimestre, invece, ammonta a 212mila unità e registra una flessione del 3,2% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a marzo 2024 rispetto ai livelli del secondo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude, infatti, a -3,5% sia nel mese che nel primo trimestre dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione positiva dell'1,3% a febbraio 2024, ultimo dato disponibile (+0,4% sul mercato interno e +3,2% sui mercati esteri) e chiude i primi due mesi dell'anno a +0,3% (-0,2% il mercato interno e +1,3% i mercati esteri). "Dopo il lieve recupero di febbraio (+1,6%), a marzo l'indice della produzione automotive italiana registra un pesante calo a doppia cifra, -17,5% afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA e chiude con il segno meno il primo trimestre dell'anno (-9,7%). Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli torna in flessione nel mese (-20,7%), complice la contrazione a doppia cifra, -31,3%, registrata, secondo i dati preliminari di ANFIA, dalla produzione di autovetture, mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori mantiene il trend negativo da inizio anno (-17%). Il Tavolo Sviluppo automotive al MIMIT si avvia alla conclusione: siamo, infatti, nella fase di messa a terra delle misure a sostegno degli investimenti produttivi ed in innovazione delle imprese. Sul fronte della produzione locale, l'obiettivo è un incremento dei volumi da parte dei Costruttori, attraverso il mantenimento e l'allocatione di modelli che abbiano come focus l'Italia. In riferimento alla competitività produttiva, l'obiettivo è il miglioramento dei principali fattori di competitività industriale nel nostro Paese, dall'energia alla digitalizzazione, per citare due dei più importanti". A gennaio 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 1,5 miliardi di euro, mentre l'import vale 3 miliardi di euro. La Germania rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 19%, seguita da Stati Uniti (17,3%) e Francia a (12,8%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 2,1 miliardi di euro, con un saldo positivo di 606,8 milioni di Euro. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una crescita del 12,3% a febbraio (ultimo dato disponibile), grazie ad una componente estera in rialzo del 19,6% e ad una componente interna a +4,5%. Nel primo bimestre 2024, il fatturato aumenta invece del 7,7% (-1% il fatturato interno e +16% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale positiva del 5% a febbraio (+2,5% la componente interna e +8,1% la componente estera). Nel periodo gennaio-febbraio 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un incremento dell'1,6%, con un calo del 3,2% della componente interna e una crescita del 7,2% della componente estera.



Autotrasporto: in 10 anni scomparse oltre 21mila aziende

I dati e le analisi nella nuova edizione dei 100 numeri per capire l'autotrasporto. Tutte le spine della sostenibilità. In 10 anni sono scomparse 21.248 aziende di autotrasporto. Dal 2013 al 2023 il totale delle imprese, secondo i dati di Infocamere, è diminuito del 20,8% passando da 101.935 a 80.687 unità. Allo stesso tempo, però, si intravede una grossa spinta verso forme societarie più strutturate, anche frutto di fusioni e acquisizioni. È quanto emerge dalla nuova edizione dei "100 numeri per capire l'autotrasporto. Tutte le spine della sostenibilità", edito da Federservice (Gruppo Federtrasporti) e realizzato dalla redazione di Uomini e Trasporti, presentato oggi nell'ambito del Transpotec a Milano. Le società di capitali in questi 10 anni sono quasi raddoppiate (+46,3%) e oggi rappresentano il 32% del totale con 26.458 realtà. Sono le uniche a vantare un incremento, tutte le altre tipologie sono in calo, in particolare le imprese individuali (i cosiddetti padroncini) che, seppure rappresentino ancora il 46% del totale, sono diminuite del 40%. Secondo l'Albo degli Autotrasportatori oggi in Italia ci sono 961 aziende con un parco mezzi superiore ai 100 veicoli: che, pur appresentando lo 0,95% delle aziende operanti sul mercato, gestiscono 260.338 camion, ovvero il 30,5% dell'intero parco con targa italiana. "L'Italia deve puntare sul Mediterraneo" scrive Edoardo Rixi, Viceministro alle Infrastrutture e Trasporti nella prefazione al volume. La crescita esponenziale di nuove tecnologie ci permette di puntare a un sistema di trasporto sostenibile attraverso l'innovazione. Una sostenibilità concreta e non utopistica". Mentre Claudio Villa, presidente di Federtrasporti, intervenuto durante l'evento torna sulla crescita delle aziende: «La spinta verso l'aggregazione ha detto emerge anche dall'andamento dei contratti di rete che sono passati dai 55 del 2013 agli 861 del 2023 e portano anche le piccole realtà a condividere importanti asset per competere meglio sul mercato». Da padroncini a campioni della logistica, o quasi. L'evoluzione del trasporto di merci su gomma va veloce, anche trainata da crisi internazionali come la pandemia o le ostilità nel Mar Rosso che spingono le catene logistiche a riorganizzarsi e le aziende a rispondere alle nuove esigenze del mercato. Molto si deve anche all'ondata di acquisizioni e fusioni che ha interessato il settore: sono 52 le operazioni di M&A registrate dall'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano che hanno interessato aziende di trasporto e logistica dal 2021 al 2023, mentre nel volume sono state censite altre forme aggregative, alcune capitanate da grandi realtà che poggiano su una rete di padroncini, che condividono tecnologia, operatività e a volte anche il logo. Operazioni che si riflettono sui bilanci dove cresce la redditività e l'efficienza gestionale: secondo l'elaborazione di Infocamere, l'incremento medio del valore aggiunto delle aziende di autotrasporto tra il 2012 e il 2022 è stato del 32,75%, a fronte di una crescita del 13,33% della produzione, mentre il ritorno sull'investimento passa dall'1,4% del 2012 al 5,26% nel 2022. L'emorragia di autisti, ma i giovanissimi tornano sul camion - In questo scenario di crescita, una brusca frenata arriva dall'emergenza autisti: secondo l'IRU in Europa ne mancano 600mila e l'Italia non fa eccezione. Sono più di 400mila secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - gli autisti che tra il 2019 e il 2024 non hanno rinnovato la carta di qualificazione del conducente, documento indispensabile per guidare un Tir (o un autobus). Secondo l'osservatorio Unioncamere-Excelsior, un autista su due è introvabile per mancanza di candidature e scarseggiano anche altre figure professionali esperte di logistica e trasporto. Ad abbandonare il volante sono stati soprattutto i conducenti tra i 30 e i 50 anni che dopo la pandemia hanno cercato (e trovato) altre opportunità di lavoro, spesso nelle consegne in città esplose con la crescita dell'e-commerce. Nel frattempo, i giovani stanno tornando timidamente all'autotrasporto. A sorpresa gli under 25 titolari di una carta di qualificazione del conducente sono aumentati del 65,9% dal 2019 a oggi. Si tratta ancora di una fetta sottile nell'esercito degli autisti con 7.190 unità che rappresentano poco meno del 10% del totale (nel 2019 erano 4.335). La strada in salita della sostenibilità ambientale - Oltre il 97% dei veicoli adibiti al trasporto delle merci con più di 3,5 tonnellate di portata è ancora alimentato a gasolio, seppure in molti casi si fanno largo i biocarburanti, come l'HVO utilizzabile nei motori diesel già in circolazione. L'elettrico tra i mezzi pesanti ancora non decolla. Secondo i dati forniti dall'Anfia nel 2023 sono stati venduti soltanto 72 camion a batteria, in crescita rispetto all'anno precedente quando le immatricolazioni si sono fermate a 17. Fatto sta che al momento il parco circolante è sempre più obsoleto. Al 31 dicembre 2022, stando agli ultimi dati ACI, gli autocarri merci in circolazione erano 4.361.269, dei quali 3.958.397 viaggiavano a gasolio e solo 12.948 a batteria. Stupisce, in questo quadro, la lenta scomparsa delle alimentazioni a basso impatto ambientale: il metano e il GNL non arrivano a superare ciascuno il punto percentuale dell'immatricolato nel 2023, probabilmente a





causa dell'improvviso incremento del prezzo (di circa il 30%) determinato dal conflitto in Ucraina e altre frizioni internazionali.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'Economia

Imprese

RISPARMIO TASSE CONSUMI CASA LAVORO **IMPRESE** CHIEDI ALL'ESPERTO PENSIONI GUIDE CALCOLATORI INNOVAZIONE OPINIONI PROFESSIONI

13:02 Borsa: Europa in rialzo a meta' seduta, Milano la migliore (+1,1%) con
12:58 Terna: ok assemblea a bilancio, cedola e buyback, assegno a Cdp Reti da
12:17 Btp: assegnati triennali per 2 mld, rendimento stabile al 3,32% (RCO)
12:02 ***Bff Bank: rilievi Bankitalia non implicano aumento perdite su credito

IN EVIDENZA

Milano, il poliziotto accoltellato aveva cercato di proteggere l'aggressore dal treno. L'uomo doveva essere espulso

LO STUDIO

Autotrasporti, 20 mila compagnie scomparse in 10 anni: «meno dell'1% delle aziende gestisce il 30% dei mezzi»

di Sara Tirrito



Acquisizioni e fusioni in crescita, lavoratori in fuga e aziende che vengono acquisite o fuse. Il rapporto «100 numeri per capire l'autotrasporto – Tutte le spine della sostenibilità», di Uomini e Trasporti per Federservice, presentato al Transpotec di Milano il 10 maggio fotografa un settore in difficoltà. In fuga 20 mila aziende negli ultimi 10 anni e 400 mila lavoratori negli ultimi 4 anni, anche se il settore torna attrattivo per gli under 25 «cresciuti del 66% dal 2019».

Cambiano le aziende del settore

Secondo i dati di Infocamere aggiornati al 2023, negli ultimi 10 anni il numero delle imprese è diminuito del 20,8% passando da 101.935 a 80.687 unità. In questo scenario, 21.248

CORRIERE TV



Giorgetti: «Non risultano essere pervenuti versamenti da banche per l'imposta su extraprofitti»

aziende sono scomparse in dieci anni, ma nel frattempo sono raddoppiate le società di capitali, pari a 26.458, cioè il 32% del totale. Questo dato è l'unico in crescita, mentre scende dal 46 al 40% la percentuale di imprese individuali. «La spinta verso l'aggregazione – ha detto il presidente di Federtrasporti Claudio Villa – emerge anche dall'andamento dei contratti di rete, passati dai 55 del 2013 agli 861 del 2023 e portano anche le piccole realtà a condividere importanti asset per competere meglio sul mercato». L'Osservatorio Cronact Logistics del Politecnico di Milano ha contato 52 operazioni tra acquisizioni e fusioni nel settore dal 2021 e il 2023. Crescono però gli investimenti nelle aziende, quadruplicati nel 2022 rispetto a dieci anni fa.

TRASPORTI

Autisti, fuga dalla professione al Nord: stipendi bassi e turni pesanti

di Diana Cavalcoli



Autisti in fuga ma tornano i giovani

Secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti negli ultimi quattro anni si sono persi 400 mila autisti di tir o autobus. **Un fenomeno già presente nel Nord est.** In questo caso si tratta di persone che non hanno rinnovato la carta di qualificazione del conducente di questi mezzi. La fuga riguarda conducenti tra i 30 e i 50 anni, in gran parte migrati verso opportunità di lavoro per l'e-commerce. Inaspettatamente crescono invece i conducenti under 25, aumentati di circa il 66% dal 2019 a oggi. A ringiovanire non è invece l'aspetto legato alla sostenibilità. Secondo i dati Anfia nel 2023 sono stati venduti soltanto 72 camion a batteria, pochi, anche se nel 2022 erano 17 le immatricolazioni. Al 31 dicembre 2022 - rileva Aci - dei circa 4 milioni di autocarri destinati al trasporto merci circa 13 mila viaggiavano a batteria.

LEGGI ANCHE

- Lavoro in città, dall'autista di elitaxi al dronista: saranno 125 le nuove professioni urbane
- FlixBus, come funziona la low cost dei trasporti europei su pullman
- Casillo, l'imprenditore che cerca lavoratori e non li trova: «Sulla riforma del lavoro l'Italia copi la Spagna»
- Ferrovie dello Stato ed Amazon insieme: le merci ora vanno su rotaia (e fanno risparmiare Co2)
- Lombardia, in 10 anni crescono aziende automotive (+13%) e addetti nella logistica (+32%)

Iscriviti alle newsletter di L'Economia



Whatever it Takes di Federico Fubini

Le sfide per l'economia e i mercati in un mondo instabile



Europe Matters di Francesca Basso e Viviana Mazza

L'Europa, gli Stati Uniti e l'Italia che contano, con le innovazioni e le decisioni



Criptovalute, compensare le plusvalenze con altre minusvalenze: come fare. La risposta su Chiedi all'Esperto

di Redazione Economia



importanti, ma anche le piccole storie di rilievo



One More Thing di Massimo Sideri

Dal mondo della scienza e dell'innovazione tecnologica le notizie che ci cambiano la vita (più di quanto crediamo)

E non dimenticare le newsletter

L'Economia Opinioni e L'Economia Ore 18

10 maggio 2024

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 Leggi e commenta

CORRIERE DELLA SERA

Abbonati a Corriere della Sera | Gazzetta | El Mundo | Marca | RCS Mediagroup | Fondazione Corriere | Fondazione Cutuli | Quimamme | OFFERTE CORRIERE STORE | Codici Sconto

Copyright 2024 © RCS Mediagroup S.p.a. Tutti i diritti sono riservati | Per la pubblicità: RCS MediaGroup SpA -

Direzione Pubblicità

RCS MediaGroup S.p.A. - Divisione Quotidiani Sede legale: via Angelo Rizzoli, 8 - 20132 Milano | Capitale sociale:

Euro 270.000.000,00

Codice Fiscale, Partita I.V.A. e Iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n.12086540155 | R.E.A. di Milano: 1524326

| ISSN 2499-0485

Chi siamo | The Trust Project

Servizi | Scrivi | Cookie policy e privacy



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

AUTOMOTIVE, IN CALO A DOPPIA CIFRA

L'INDICE DELLA PRODUZIONE ITALIANA: A MARZO -17,5%



(Teleborsa) - A marzo 2024, secondo i dati ISTAT, la **produzione dell'industria automotive italiana** nel suo insieme registra un **calo del 17,5%** rispetto a marzo 2023, mentre nel primo trimestre del 2024 diminuisce del 9,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di

autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 20,7% a marzo 2024 e diminuisce del 9% nei primi tre mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cresce del 34,4% nel mese e del 19,8% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 17% a marzo e del 16,4% nel periodo gennaio-marzo 2024.

Secondo i **dati preliminari di ANFIA**, la **produzione domestica delle sole autovetture a marzo 2024** ammonta a circa 39mila unità, in **calo del 31,3%** rispetto a marzo del 2023. Nel cumulato trimestrale, invece, sono state prodotte 112mila autovetture, in calo del

21,1% su gennaio-marzo 2023. Il totale degli autoveicoli prodotti nel trimestre, invece, ammonta a 212mila unità e registra una flessione del 3,2% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale

italiana complessiva ancora in flessione a marzo 2024 rispetto ai livelli del secondo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude, infatti, a -3,5% sia nel mese che nel primo trimestre dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023.

Il **fatturato dell'industria** in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una **variazione positiva dell'1,3% a febbraio 2024**, ultimo dato disponibile (+0,4% sul mercato interno e +3,2% sui mercati esteri) e chiude i primi due mesi dell'anno a +0,3% (-0,2% il mercato interno e +1,3% i mercati esteri).

"Dopo il lieve recupero di febbraio (+1,6%), a marzo l'indice della produzione automotive italiana registra un pesante calo a doppia cifra, -17,5% - afferma **Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA** - e chiude con il segno meno il primo trimestre dell'anno (-9,7%).

Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli torna in flessione nel mese (-20,7%), complice la contrazione a doppia cifra, -31,3%, registrata, secondo i dati preliminari di ANFIA, dalla produzione di autovetture, mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori mantiene il trend negativo da inizio anno (-17%). Il

Tavolo Sviluppo automotive al MIMIT si avvia alla conclusione: siamo, infatti, nella fase di messa a terra delle misure a sostegno degli investimenti produttivi ed in innovazione delle imprese. Sul fronte della produzione locale, l'obiettivo è un incremento dei volumi da parte dei Costruttori, attraverso il mantenimento e l'allocazione di modelli che abbiano come focus l'Italia. In riferimento alla competitività produttiva, l'obiettivo è il miglioramento dei principali fattori di competitività industriale nel nostro Paese, dall'energia alla digitalizzazione, per citare due dei più importanti".

A gennaio 2024 (ultimo dato disponibile), l'**export di autoveicoli** (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale **1,5 miliardi di euro**, mentre l'import vale 3 miliardi di euro. La **Germania** rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 19%, seguita da **Stati Uniti** (17,3%) e **Francia** (12,8%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 2,1 miliardi di euro, con un saldo positivo di 606,8 milioni di Euro.

Il **fatturato del settore automotive** nel suo complesso presenta una crescita del 12,3% a febbraio (ultimo dato disponibile), grazie ad una componente estera in rialzo del 19,6% e ad una componente interna a +4,5%. Nel primo bimestre 2024, il fatturato aumenta invece del 7,7% (-1% il fatturato interno e +16% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale positiva del 5% a febbraio (+2,5% la componente interna e +8,1% la componente estera). Nel periodo gennaio-febbraio 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un incremento dell'1,6%, con un calo del 3,2% della componente interna e una crescita del 7,2% della componente estera.

(TELEBORSA) 10-05-2024 19:50

Siti Euronext
Euronext
Live Markets

Altri link
Comitato Corporate Governance

 EN





Crolla la produzione di auto in Italia: -17,5% a marzo e -9,7 nel trimestre. Giorda (Anfia): «Pesante calo a doppia cifra»

condividi l'articolo



A marzo 2024, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 17,5% rispetto a marzo 2023, mentre nel primo trimestre del 2024 diminuisce del 9,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 20,7% a marzo 2024 e diminuisce del 9% nei primi tre mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi cresce del 34,4% nel mese e del 19,8% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 17% a marzo e del 16,4% nel periodo gennaio-marzo 2024. "Dopo il lieve recupero di febbraio (+1,6%), a marzo l'indice della produzione automotive italiana registra un pesante calo a

ECONOMIA



Motori online

Il noleggio ha ingranato la marcia giusta. È un settore ormai stabilmente attestato al 30% delle immatricolazioni totali

doppia cifra, -17,5% – afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia - e chiude con il segno meno il primo trimestre dell'anno (-9,7%).



L'ANNUNCIO
Urso, incentivi all'auto entro fine maggio, sono 1 miliardo



Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli torna in flessione nel mese (-20,7%), complice la contrazione a doppia cifra, -31,3%, registrata, secondo i dati preliminari di Anfia, dalla produzione di autovetture, mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori mantiene il trend negativo da inizio anno (-17%). «Il Tavolo Sviluppo automotive al Mimit si avvia alla conclusione: siamo, infatti, nella fase di messa a terra delle misure a sostegno degli investimenti produttivi ed in innovazione delle imprese. Sul fronte della produzione locale, l'obiettivo è un incremento dei volumi da parte dei costruttori, attraverso il mantenimento e l'allocazione di modelli che abbiano come focus l'Italia. In riferimento alla competitività produttiva, l'obiettivo è il miglioramento dei principali fattori di competitività industriale nel nostro Paese, dall'energia alla digitalizzazione, per citare due dei più importanti», conclude.

condividi l'articolo



Venerdì 10 Maggio 2024 - Ultimo aggiornamento: 20:21 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Il noleggio ha ingranato la marcia giusta. È un settore ormai stabilmente attestato al 30% delle immatricolazioni totali



Crolla la produzione di auto in Italia: -17,5% a marzo e -9,7 nel trimestre. Giorda (Anfia): «Pesante calo a doppia cifra»



Urso, incentivi all'auto entro fine maggio, sono 1 miliardo

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.