



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 12 al 18 marzo 2024

Torino, 22 marzo 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
50	Notiziario Motoristico	01/03/2024	<i>Aftermarket: un comparto in crescita, +11,6%</i>	2
86/88	Notiziario Motoristico	01/03/2024	<i>Truck Service Day: la formula convince</i>	3
1+21	RMotore (La Repubblica)	12/03/2024	<i>La sorprendente riscoperta del diesel. L'auto a gasolio seduce di nuovo (P.Griseri)</i>	5
	Corriere.it	12/03/2024	<i>Piccole, comode ed economiche: ecco le 10 auto a benzina piu' vendute in Italia - Corriere.it</i>	7
	Autobusweb.com	12/03/2024	<i>Il mercato dell'autobus italiano registra 496 immatricolazioni (+19,5%) a febbraio 2024. I dati Anfia</i>	9
	Clickmobility.it	12/03/2024	<i>ANFIA: a Febbraio mercato positivo per il mercato degli autobus, faticano gli e-bus</i>	12
	Ilmondodeitrasporti.com	12/03/2024	<i>ANFIA A febbraio autocarri e autobus crescono. Prosegue invece il trend negativo per i veicoli train</i>	14
	Telenord.it	12/03/2024	<i>Autocarri e bus, i dati Anfia: a febbraio 2024 mercato in fermento - Telenord.it</i>	15
10	La Guida (CN)	14/03/2024	<i>Savigliano, porte aperte al Cemi Scuola per i designer di domani</i>	18
	Flottefinanzaweb.it	14/03/2024	<i>In aumento le macchine prodotte in Italia nel 2023: +15% in piu' rispetto al 2022</i>	19
	Lamescolanza.com	14/03/2024	<i>LAIEE Consegna il Premio Energia Sostenibile 2023 Edgardo Curcio a Giuseppina Di Foggia, AD di Terna</i>	21
	TimeMagazine.it	14/03/2024	<i>#FORUMAutoMotive, il programma della giornata del 26 marzo</i>	26
	Ansa.it	15/03/2024	<i>Urso, al lavoro per portare un altro produttore auto in Italia</i>	29
	Repubblica.it	15/03/2024	<i>Il ritorno delle auto diesel: in Europa vendono piu' delle elettriche. Ecco perche'</i>	30
	Agenparl.eu	15/03/2024	<i>Veicoli a fine vita: il Governo avvii un tavolo di consultazione di tutta la filiera per definire un</i>	33
	Firstonline.info	15/03/2024	<i>Auto, il grande ritorno del Diesel: le vendite superano le auto elettriche in Europa</i>	36
	Italia-informa.com	15/03/2024	<i>Assoambiente: Veicoli a fine vita, Governo avvii un tavolo di consultazione di tutta la filiera</i>	38
	Vaielettrico.it	15/03/2024	<i>Transizione di una filiera: rispondono gli economisti d'impresa. A Torino il 26 marzo</i>	40
	FormulaPassion.it	17/03/2024	<i>Urso: "Vogliamo un'altra casa auto in Italia" FormulaPassion - News - Auto</i>	42
15	La Repubblica	18/03/2024	<i>Int. a F.Uliano: "Piu' che cercare i cinesi il governo spinga sugli impianti italiani" (D.Longhin)</i>	43
	E-gazette.it	18/03/2024	<i>In breve. Una proposta dagli autodemolitori. Nominato il comitato Ecolabel Ecoaudit</i>	45
	gsaigieneurbana.it	18/03/2024	<i>Veicoli a fine vita: il Governo avvii un tavolo di consultazione di tutta la filiera per definire un</i>	46
	Ladiscussione.com	18/03/2024	<i>Veicoli a fine vita. Gli operatori chiedono un tavolo col Governo</i>	48
	PneusNews.it	18/03/2024	<i>Veicoli a fine vita: il Governo avvii un tavolo di consultazione di tutta la filiera per definire un</i>	50

Diario del mese

Insights

Aftermarket: un comparto in crescita, +11,6%

Note positive per il mercato indipendente dei ricambi automotivi: il 2023 si conferma come un anno decisamente positivo, con un +11,6%, di fatturato rispetto all'anno precedente, già a sua volta in rialzo (+7,8% rispetto al 2021). Questi i dati riportati nel Barometro Aftermarket realizzato da ANFIA a chiusura del bilancio 2023.

I dati aftermarket

Secondo i dati statistici rilevati del Barometro, l'incremento più significativo è avvenuto nel primo trimestre (+13,6%). La variazione positiva a due cifre è stata registrata anche nel terzo (+13,2%) e nel quarto (+10,7%), mentre nel secondo trimestre il rialzo è risultato più contenuto (+8,6%).

Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, tutte e cinque presentano una variazione positiva. L'aumento in assoluto più rilevante è stato quello dei componenti undercar (+28,3%) - che avevano chiuso il 2022 a +10,9% - ma hanno riportato un incremento a doppia cifra anche i componenti motore (+13,9%), a +11,6% nel 2022, e i componenti di carrozzeria e abitacolo (+10,4%), che avevano registrato un aumento del 10,9% nel 2022, mentre il rialzo è stato più contenuto per i componenti elettrici ed elettronici (+8,3%), dopo il +4,5% del 2022, e per i materiali di consumo (+5,7%), che avevano chiuso il 2022 a +5,2%.

Il contesto: il parco auto circolante

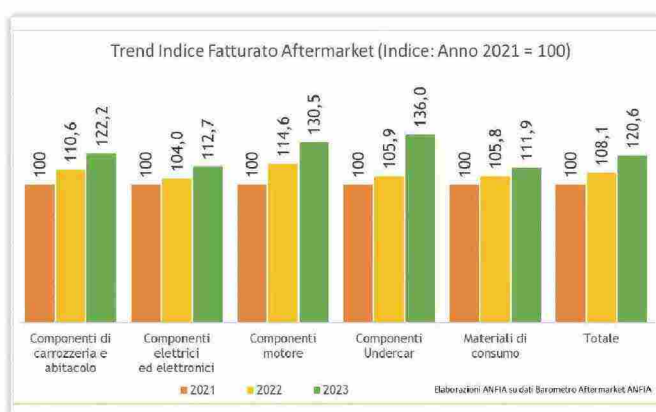
Nel 2023, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,57 milioni di immatricolazioni, ovvero il 18,9% in più rispetto al 2022. I volumi, tuttavia, sono rimasti distanti dai livelli del 2019, anno pre-pandemia, risultando inferiori del 18,3%.

In tema di alimentazioni, nel 2023 la quota di penetrazione delle vetture diesel si è ulteriormente ridotta, passando dal 19,6% dell'anno precedente al 17,5%, ma si è registrato un incremento del 5,9% dei volumi immatricolati, che erano invece risultati in calo del 20,1% nel 2022.

La rimodulazione della misura dell'ecobonus ufficialmente annunciata al Tavolo Sviluppo Automotive del MIMIT, attualmente in attesa del DPCM che la renderà effettiva, punta su l'aumento degli importi unitari per l'acquisto delle auto elettriche, sulla progressività del bonus in funzione della classe

le vetture sopra i 10 anni di anzianità (fonte: ACI) - e i ritmi di rinnovo piuttosto bassi, complice anche una congiuntura economica poco favorevole e una dinamica inflattiva che erodono il potere d'acquisto dei consumatori. Le attività di officina, a detta degli operatori (fonte: Osservatorio Autopromotec), hanno evidenziato un trend positivo nei primi 9 mesi del 2023 e le previsioni per l'ultima parte dell'anno sono in linea con questa tendenza. Inoltre, anche una generalizzata crescita dei prezzi nell'arco dei 12 mesi ha contribuito a sostenere il rialzo del fatturato della filiera IAM. Il 2023 è anche l'anno in cui le istituzioni europee hanno approvato il regolamento che detta lo stop alla vendita delle auto con motore endotermico al 2035, anche se ancora molte incognite accompagnano il percorso di questa transizione all'elettrificazione.

In riferimento all'aftermarket, oggi la maggior parte degli interventi sulle auto ricaricabili rientra nel mondo delle garanzie e quindi delle reti autorizzate. Il network degli autoriparatori indipendenti, tuttavia, è chiamato a prepararsi ed ad investire in nuove attrezzature, soprattutto in relazione ai servizi specifici per il pacco batterie. Accanto alla diffusione delle nuove tecnologie green, l'affermazione del trend della mobilità connessa e della mobility-as-a-service, spinge gli operatori verso una sempre maggiore integrazione tra i canali della vendita, assistenza, distribuzione ricambi e fornitura di servizi, nella prospettiva di ricoprire, a tendere, il ruolo di provider a tuttotondo di ricambi, servizi e informazioni verso tutte le categorie di clienti (privati, partite IVA, flotte ed istituzioni), andando incontro alle loro accresciute esigenze di efficienza e flessibilità. ■



Anche per le auto a benzina, nel 2023, le vendite sono cresciute del 22,4%, attestandosi a quota 28,6% (27,8% nel 2022, quando i volumi erano calati del 16,3%). Le auto elettrificate detengono una quota di mercato del 44,8% (42,9% nel 2022). Tra queste, le vetture ibride mild e full, in crescita del 25,4% nell'anno, rappresentano il 36,1% delle vendite (34% nel 2022), mentre l'8,6% (stessa quota del 2022) è rappresentato dalle ricaricabili (PHEV e BEV), con vendite in crescita del 18,9%. Sia le auto ibride plug-in (PHEV) che le vetture elettriche (BEV) vedono un rialzo dei volumi nel 2023, rispettivamente del 6,8% (con una quota del 4,4%) e del 34,8% (con una quota del 4,2%). Le auto a GPL, infine, detengono il 9,1% del mercato, con volumi in crescita del 20,3% e, finalmente di coda, le vetture a metano appena lo 0,1% del mercato, con una flessione delle immatricolazioni dell'82,4%.

Euro del veicolo rottamato e sull'estensione degli incentivi a tutte le persone giuridiche con l'eccezione dei concessionari per spingere l'acquisto delle nuove tecnologie green nell'ottica di una decarbonizzazione e un rinnovo del parco più rapidi - ad oggi, nonostante l'aumento dei volumi, la quota delle auto elettriche vendute nel nostro Paese (4,2%) è decisamente più bassa rispetto a quella dei maggiori Paesi UE, intorno al 15%. Il mercato delle auto usate, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2023 in crescita del 10,8% rispetto al 2022.

Il commento di Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA

"Nonostante l'andamento positivo del mercato delle auto nuove, infatti, l'età media del parco circolante in Italia resta alta - a fine 2022 era di 12 anni e 6 mesi, con il 59,2% del-

86 • **Eventi** Truck Service Day

Truck Service Day: la formula convince



La prima edizione del Truck Service Day archivia un risultato molto positivo. L'evento, che per la prima volta unisce tutta la filiera distributiva e riparativa del settore autocarro, convince per la qualità dei contenuti e del pubblico partecipante.

Manuela Lai

Il mondo aftermarket truck si è dato appuntamento il 14 febbraio 2024 a Bologna, al Royal Hotel Carlton, per la prima edizione del Truck Service Day.

Il nuovo evento di Notiziario Veicoli Industriali per la prima volta ha dedicato alla filiera distributiva e riparativa truck un'importante occasione di incontro e riflessione, per esaminare le dinamiche evolutive in atto, le nuove sfide e le opportunità da cogliere, in un momento epocale di trasformazione del mercato automotive e della mobilità in generale.

Tanti contenuti, quindi, hanno animato l'intera giornata di convegno e hanno trovato il favore del vasto pubblico, che ha risposto numeroso e ha partecipato con vivo interesse all'evento.

Coordinati da Manuela Lai, caporedattrice della rivista Notiziario Veicoli Industriali, sul palco si sono alternati professionisti del settore che si occupano di aspetti diversi di questo mondo, proprio con la vo-

lontà di tracciare un quadro a 360° dell'evoluzione del mercato, dei suoi cambiamenti e delle potenzialità che esprime.

La giornata si è articolata in due momenti, dedicati rispettivamente alla distribuzione ricambi e al mondo service.

Notiziario Veicoli Industriali ringrazia tutti i relatori, i partecipanti e gli sponsor che hanno permesso lo svolgimento dell'evento e contribuito al suo successo.

La distribuzione nel mondo truck

Nella sessione mattutina, dopo una presentazione dei dati di mercato e dei trend evolutivi in atto offerta da Alessio Sitran (responsabile Area Truck&Bus di [Anfia](#) Aftermarket), è stato approfondito il tema dell'accessibilità ai dati del veicolo, grazie al prezioso contributo di Piergiorgio Beccari, in qualità di Presidente di ADIRA, e di Alessio Sitran, rimasto sul palco in una sorta di "tavola rotonda".



È stata quindi la volta di Paolo Saluto, del Politecnico di Torino, che ha fornito ai partecipanti una sintesi dell'analisi delle performance dei più importanti distributori ricambi, oggetto dello studio IAM Truck.

Con Alberto Pellegrino sul palco, amministratore delegato di Dubhe, i riflettori si sono accesi sul tema della distribuzione ricambi e le sue evoluzioni. In particolare, per Dubhe il 2024 rappresenta l'inizio di un nuovo percorso nella storia delle tre aziende fondatrici (CEI, Mec-Diesel e Lema) e quindi l'evento è stata l'occasione per illustrare al mercato obiettivi e strategie del nuovo player in ambito nazionale e internazionale.

Sul palco ha fatto poi il suo ingresso un altro importante distributore, Dierre Dimensione Ricambi, che nel corso del 2023 ha contribuito allo sviluppo del mondo distributivo, grazie alla nascita di Dierre Sud. Con Marco Pallottini, marketing manager del gruppo, abbiamo affrontati i temi della capillarità, del servizio all'officina, che diventa sempre più partner di un progetto, e di service come completamento al pacchetto ricambi.

Con Gherardo Botto, export manager di Casertano Ricambi, è stato approfondito il tema dell'aggregazione come motore della crescita e soprat-

Eventi Truck Service Day



tutto il contributo del valore umano allo sviluppo di forti relazioni interne ed esterne all'azienda. Un intervento che ha offerto anche un interessante spunto di riflessione sulle potenzialità delle nuove tecnologie e dell'intelligenza artificiale nel nostro settore.

A concludere i lavori della sessione mattutina è salito sul palco Filippo Cravedi, rappresentante della nuova generazione oggi alla guida della storica azienda Cravedi. Nel suo ruolo di super ricambista auto e truck, Cravedi ha offerto una visione più estesa del mercato della distribuzione, evidenziando come sia strategico applicare le best practices del settore auto anche nel settore truck.

Il service e i suoi protagonisti

Dopo la pausa pranzo, il convegno è ripreso con gli interventi della sessione pomeridiana, dedicata al service nel mondo truck.

Dopo un nuovo contributo di Paolo Saluto, questa volta focalizzato sul mercato dei ricambi, sul palco si sono alternati esponenti del mondo della riparazione.

A partire da Davide Giudici che, nel suo ruolo di Customer & Product Support Manager in Iveco, ha illustrato alla platea la visione avanzata del service secondo il costruttore e ha evidenziato come la più estesa rete di officine (quelle autorizzate Iveco, composta da circa 430 centri di assistenza) intenda continuare a crescere a livello di performance anche negli anni a venire, così intrisi di sfide e opportunità. Il mondo service è stato il protagonista di tutta la sessione pomeridiana, grazie agli interventi di altri esponenti del mondo della riparazione autocarro, come Marco Doria, socio di Doria Holding e amministratore di Officine 977, e come Gianluca Amati, alla guida del gruppo di officine meccaniche Amati Group.

L'intervento di Mauro Colombo di Premium Tech Service ha concluso il programma convegnistico, offrendo al pubblico una visione sul mondo della riparazione e sulle sue problematiche.

Il supporto alla diagnosi, l'assistenza tecnica e la formazione sono tre pilastri attraverso i quali la struttura, emanazione di Experica, intende sostenere le officine e aiutarle a compiere quel salto necessario per stare al passo con le evoluzioni tecnologiche. ■

Il caso

La sorprendente riscoperta del diesel
L'auto a gasolio seduce di nuovo

di Paolo Griseri

Il fenomeno vale in tutta la Ue ma in particolare in Italia dove a gennaio le auto a gasolio hanno toccato una quota del 15,4% contro il 2,1% delle Bev

di Paolo Griseri

Il diesel è morto, viva il diesel. A sorpresa, ma non troppo, in Europa nel mese di gennaio le vendite delle auto a gasolio hanno superato quelle delle auto a batteria. Con le seconde che non vanno oltre l'11 per cento, in calo rispetto alla media 2023 che era stata del 14,6 per cento. E con le auto diesel che rappresentano una fetta di mercato del 13,4 per cento nonostante un calo del 5 rispetto alla media dello scorso anno.

Che cosa è successo? Gli analisti mettono in relazione la flessione delle elettriche nel Vecchio continente con la fine degli incentivi tedeschi all'auto a batteria. Cessato il sussidio pubblico al 31 dicembre scorso i consumatori della Germania non hanno più ritenuto conveniente scommettere sulla propulsione elettrica. Un fenomeno europeo che in Italia è ancora più accentuato.

Lo ha messo in evidenza il presidente dell'Anfia, Roberto Vassori: «In Europa a gennaio le vetture elettriche pure (Bev) e i diesel hanno la stessa quota di penetrazione sul mercato, intorno all'11 per cento. In Italia invece il diesel ha rappresentato il 15,4 per cento mentre le elettriche si sono fermate al 2,1 per cento».

Nel mercato dell'usato il motore a gasolio ha continuato a fare la parte del leone occupando il 41 per cento del mercato. Ma questo fenomeno è più spiegabile perché chi compera un'auto di seconda mano prevede di uti-

lizzarla per meno anni, plausibilmente prima che scattino i divieti europei.

Il gap tra elettriche e diesel si riflette in Italia anche nell'andamento dei fondi pubblici per gli incentivi. Quelli per i motori termici, 120 milioni, sono stati quasi tutti utilizzati. Quelli per auto elettriche, Bev e Plug-in, 423 milioni complessivi, sono rimasti sostanzialmente intatti: ne sono stati utilizzati solo 10 milioni.

La resistenza ad abbandonare il gasolio non dipende solo dai prezzi, ancora molto elevati, delle auto elettriche ma anche dal fatto che a spingere per la transizione ecologica sono soprattutto i ceti medio alti delle grandi città. Mentre nelle campagne la situazione è molto diversa.

A ben vedere molte delle proteste che hanno attraversato le strade d'Europa nell'ultimo decennio vengono dal mondo che vive di gasolio. È bastato al governo francese ipotizzare l'aumento del prezzo del diesel per agricoltura per scatenare la protesta dei gilet gialli che sono arrivati fin nel cuore di Parigi.

Non diverse le motivazioni della più recente rivolta dei trattori. In realtà sempre più spesso diesel vuol dire campagna, vuol dire provincia, vuol dire territori che sono difficilmente coperti dal sistema di trasporto pubblico. Quelli in cui anche chi non è agricoltore utilizza l'auto diesel perché percorre molti chilometri al giorno.

Per chi abita in queste aree il passaggio obbligatorio all'auto elettrica appare come un inspie-

gabile vezzo da cittadini. Forse anche pensando a questo mercato Bmw ha annunciato recentemente che manterrà la gamma di motorizzazioni termiche anche dopo il 2030.

In realtà il futuro degli attuali motori a gasolio passa per importanti innovazioni. La più nota è quella del biodiesel, anche se non mancano le polemiche. La Germania ammette il gasolio prodotto con fonti sintetiche, l'e-fuel mentre Italia e Francia privilegiano il biodiesel prodotto da fonti naturali, principalmente l'olio di palma. Quest'ultimo verrà bandito dall'Ue nei prossimi anni perché accusato di provocare la deforestazione in Amazzonia e Indonesia. Si tratterà dunque di trovare altre fonti naturali per produrre il carburante.

Quel che è quasi certo è che uno spostamento verso destra, anche non radicale, dell'asse politico dell'Europa dopo il voto di giugno porterà Bruxelles a sposare la teoria della neutralità tecnologica: l'importante è che le emissioni dei veicoli rimangano sotto una certa soglia indipendentemente dai motori che le generano.

Sul prevalere di questa linea scommettono molti produttori. All'inizio di febbraio la Dumarey, società di Torino che ha ereditato i laboratori di ricerca di Gm e di Punch, ha firmato un accordo triangolare con Renault e i cinesi di Geely per la creazione di una società in joint venture, la Horse, che svilupperà motori diesel di nuova generazione in grado di rispettare i limiti della normativa Euro 7.

Forse il diesel non è morto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La sorpresa diesel in Europa sorpassate le elettriche

La resistenza a lasciare il gasolio parte dalle campagne, dove l'aumento del prezzo del carburante provoca rivolte

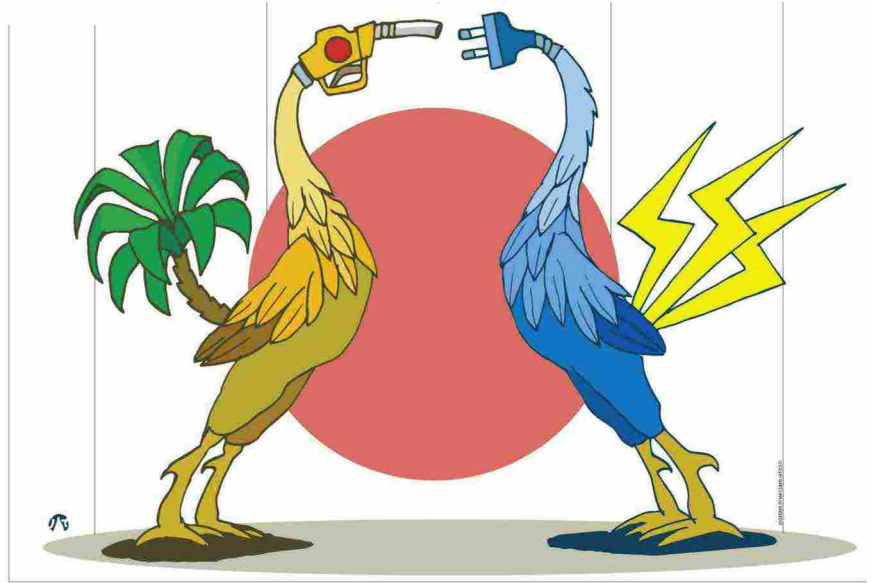
Una vittoria delle destre alle elezioni europee potrebbe favorire la tesi della neutralità tecnologica e quindi lasciare in vita i motori termici

I numeri

120

Gli incentivi

In Italia sono stati utilizzati quasi tutti i 120 milioni stanziati per gli incentivi all'acquisto di auto con motori termici, mentre per le auto elettriche, sia Bev che plug-in, su ben 423 milioni complessivi messi a disposizione, ne sono stati utilizzati finora solo 10 milioni. In Italia a gennaio, del resto, la quota delle elettriche è stata del 2,1%



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



MERCATO



Piccole, comode ed economiche: ecco le 10 auto a benzina più vendute in Italia

di Maurizio Bertera

A sorpresa, i modelli a benzina hanno aumentato la quota nel nostro Paese: + 34,2% nello scorso mese rispetto al 2023 e + 30,7% nel primo bimestre. La migliore è ancora Citroen C3, ma Jeep Avenger e Peugeot 208 stanno volando

1 di 12



Chi l'avrebbe mai detto?

Tutti ad attendere il boom delle auto elettriche (praticamente ferme) ed ecco che di fronte alla crescita (prevedibile) delle vetture ibride non ricaricabili che nel primo bimestre sono arrivate alla quota del 37,9% sul totale e al calo (scontato) del diesel ormai limitato al 15,3%, le auto a benzina stanno tenendo botta e, a sorpresa, continuano ad aumentare. I numeri delle immatricolazioni diramati da Unrae e Anfia non lasciano dubbi: un febbraio notevole (+34,2% rispetto allo stesso mese del 2023) ha portato la quota delle vetture a benzina al 30,7% nel primo bimestre. Sono 90.129 unità quando dodici mesi fa erano 68.935: non male davvero. Ecco le prime dieci in classifica: cinque sono di brand del Gruppo Stellantis, ma la vera sorpresa è al quarto posto.

CORRIERE TV



«Dopo la Pandina faranno la Puntina?». L'ironia di Fiorello sulle prossime Fiat

CORRIERE TV



1 di 12

11 marzo 2024 | 12:06
(©) RIPRODUZIONE RISERVATA

[Leggi e commenta](#)

BOOM DI FURTI D'AUTO IN ITALIA
La classifica dei modelli più rubati

Quali sono le auto piú¹ rubate in Italia? E dove?

CORRIERE TV

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

CORRIERE DELLA SERA

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

Buonpertutti |

Codici Sconto | Corso di Inglese - Francese

Copyright 2024 © RCS Mediagroup S.p.a. Tutti i diritti sono riservati | Per la pubblicità: CAIRO RCS MEDIA SpA - Direzione Pubblicità
RCS MediaGroup S.p.A. - Divisione Quotidiani Sede legale: via Angelo Rizzoli, 8 - 20132 Milano | Capitale sociale: Euro 270.000.000,00
Codice Fiscale, Partita I.V.A. e Iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n.12086540155 | R.E.A. di Milano: 1524326 | ISSN 2499-0485

Chi Siamo | Dichiarazione di accessibilità | The Trust Project

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



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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 ► **Il mercato dell'autobus italiano registra 496 immatricolazioni (+19,5%) a febbraio 2024. I dati Anfia**

Il mercato dell'autobus italiano registra 496 immatricolazioni (+19,5%) a febbraio 2024. I dati Anfia

Quattrocento novanta sei nuove targhe, +19,5% rispetto a febbraio 2023. Questa la performance del mercato dell'autobus italiano sopra le 3,5 tonnellate (leggeri e pesanti, insomma) nel mese di febbraio 2024, secondo l'elaborazione Anfia sui dati del ministero dei Trasporti. Nel secondo mese dell'anno, si mantengono positivi tre comparti su quattro: crescono a tripla cifra gli [...]

12 Marzo 2024 di Admin

In primo piano

Il 14 marzo torna il Mobility Innovation Tour con una "job edition"

28 Febbraio 2024

Mobility Innovation Tour



Quattrocento novanta sei nuove targhe, **+19,5%** rispetto a febbraio 2023. Questa la **performance del mercato dell'autobus italiano sopra le 3,5 tonnellate** (leggeri e pesanti, insomma) nel mese di febbraio 2024, secondo l'elaborazione **Anfia** sui dati del ministero dei Trasporti.

Nel secondo mese dell'anno, si mantengono positivi tre comparti su quattro: **crescono a tripla cifra gli autobus e midibus turistici (+154,8%) e i minibus (+140,7%), mentre gli scuolabus si fermano a +4,3%. Calano, invece, gli autobus adibiti al trasporto pubblico (-2,3%).**

Autobus con ptt >3.500 kg

secondo il tipo	Febbraio 2024	Febbraio 2023	var.%	Gen-FEB 2024	Gen-FEB 2023	var.%
autobus/midibus urbani	57	107	-46,7	255	218	17,0
autobus/midibus interurbani	246	203	21,2	460	363	26,7
totale autobus adibiti al TPL	303	310	-2,3	715	581	23,1
autobus/midibus turistici	79	31	154,8	145	67	116,4
totale autobus specifici	382	341	12,0	860	648	32,7
minibus	65	27	140,7	118	60	96,7
scuolabus	49	47	4,3	82	111	-26,1
totale autobus con ptt >3.500 kg	496	415	19,5	1.060	819	29,4

Mercato bus Italia: il dato accorpato di gennaio e febbraio '24

Nei primi due mesi del 2024 (qui i dati relativi al mercato sopra le 8 ton; qui quelli relativi ai leggeri) i libretti di autobus rilasciati sono **1.060** (+29,4% rispetto a gennaio-febbraio 2023). Tre segmenti su quattro registrano una variazione positiva anche nel cumulato: +116,4% gli autobus e midibus turistici, +96,7% i minibus e +23,1% gli autobus adibiti al tpl, mentre gli scuolabus registrano una flessione del 26,1%.

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del **16,8% a gennaio-febbraio 2024** (contro il 16,5% dei primi due mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il **20,9%** (12% a gennaio-febbraio 2023).

Alimentazione	Gen-FEB 2024	Gen-FEB 2023	Var %
DIESEL	660	586	12,6
ELETTRICO	55	35	57,1
GNL	-	-	-
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	144	63	128,6
IBRIDO METANO/ELETTRICO	22	-	-
METANO	178	135	31,9
TOTALE	1.059	819	29,3

A livello territoriale

mantengono in crescita la cifra (+50,8%). Calando

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

Il commento di [Anfia](#)

«L'incremento del 19,5% del mese di febbraio evidenzia una chiara tendenza positiva nel mercato, soprattutto nel segmento dei mezzi interurbani e turistici – afferma **Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di Anfia**. Al contempo riconosciamo le sfide che il settore industriale sta affrontando, come dimostra la significativa diminuzione del 22,2% degli autobus urbani. Una nota di preoccupazione deriva dalla lenta conversione imposta dalla transizione energetica: infatti solo il 5,1% dei mezzi immatricolati nei mesi di gennaio e febbraio 2024 è elettrica. Un dato su cui riflettere e che ci stimola a intensificare il nostro impegno nel collaborare attivamente con le autorità competenti e i partner per individuare soluzioni efficaci che favoriscano la crescita sostenibile del comparto».

MENU

News

ANFIA: a Febbraio mercato

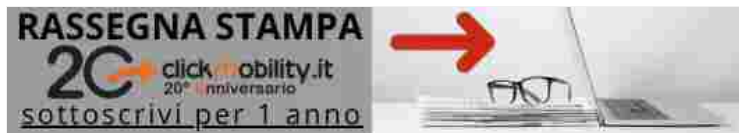


Cerca...



mobilità e trasporto pubblico

f ✉ 📷 in



Home Chi Siamo Newsletter Eventi Rassegna Stampa LeM TTA Gallerie e Video

Ricerca Avanzata



Mercato autobus

ANFIA: a Febbraio mercato positivo per il mercato degli autobus, faticano gli e-bus

In Italia 12 Marzo 2024 Massimiliano Torre



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nell'ultimo bollettino di **Anfia**, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, il mese di Febbraio fa registrare una variazione positiva del mercato degli autobus. Debole la crescita degli e-bus.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a febbraio 2024 496 nuove unità, con un incremento del 19,5% rispetto a febbraio 2023. Nel secondo mese dell'anno, si mantengono positivi tre comparti su quattro: crescono a tripla cifra gli autobus e midibus turistici (+154,8%) e i minibus (+140,7%), mentre gli scuolabus si fermano a +4,3%. Calano, invece, gli autobus adibiti al TPL (-2,3%).

Nei primi due mesi del 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 1.060 (+29,4% rispetto a gennaio-febbraio 2023). Tre segmenti su quattro registrano una variazione positiva anche nel cumulato: +116,4% gli autobus e midibus turistici, +96,7% i minibus e +23,1% gli autobus adibiti al TPL, mentre gli scuolabus registrano una flessione del 26,1%.

"L'incremento del 19,5% del mese di febbraio evidenzia una chiara tendenza positiva nel mercato, soprattutto nel segmento dei mezzi interurbani e turistici - afferma Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di **ANFIA**. Al contempo riconosciamo le sfide che il settore industriale sta affrontando, come dimostra la significativa diminuzione del 22,2% degli autobus urbani. Una nota di preoccupazione deriva dalla lenta conversione imposta dalla transizione energetica: infatti solo il 5,1% dei mezzi immatricolati nei mesi di gennaio e febbraio 2024 è elettrica. Un dato su cui riflettere e che ci stimola a intensificare il nostro impegno nel collaborare attivamente con le autorità competenti e i partner per individuare soluzioni efficaci che favoriscano la crescita sostenibile del comparto".

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 16,8% a gennaio-febbraio 2024 (contro il 16,5% dei primi due mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 20,9% (12% a gennaio#febbraio 2023). A livello territoriale, infine, nei primi due mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita nel Centro, a tripla cifra (+213,4%), e nel Sud e isole, a doppia cifra (+50,8%). Calano, invece, nel Nord-Ovest (-24,1%) e nel Nord-Est (-11,6%).

Share:



Italia

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

EDITRICE VEGA

IL MONDO DEI TRASPORTI

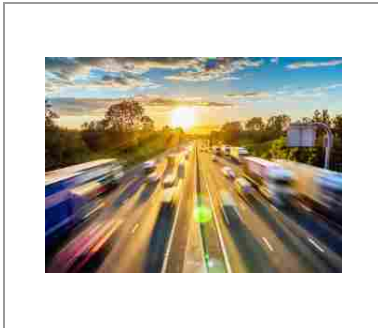
MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATARE E DIRETTORE DA PAOLO ALTIERI

Martedì 12 Marzo 2024

ANFIA A febbraio autocarri e autobus crescono. Prosegue invece il trend negativo per i veicoli trainati

Martedì, 12 Marzo 2024



Bene sia autobus che autocarri a febbraio 2024. I dati ANFIA registrano una crescita in entrambi i casi. Il mercato dei veicoli trainati, invece, prosegue il trend negativo, accentuando la flessione.

Analizzando nel dettaglio il mercato di febbraio 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.285 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+4,8% rispetto a febbraio 2023) e 962 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-27,7%), suddivisi in 117 rimorchi (+6,4%) e 845 semirimorchi (-30,7%).

Nei primi due mesi del 2024 si contano 5.219 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 10,1% in più rispetto ai primi due mesi del 2023, e 2.151 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-19,6% rispetto a gennaio-febbraio 2023), così ripartiti: 222 rimorchi (+13,8%) e 1.929 semirimorchi (-22,2%). Per gli autocarri, nei primi due mesi del 2024 tutte e quattro le aree geografiche mantengono una variazione positiva: +14,6% il Nord-Est, +11,5% l'area Sud e Isole, +9,1% il Nord-Ovest e +2,2% il Centro.

Tutte le classi di peso presentano una variazione positiva nel periodo gennaio-febbraio 2024: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta la crescita più significativa (+171,4%), seguiti dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+34,3%), dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+19,7%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+17,9%), e, infine, dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+6,4%). Sempre a gennaio-febbraio 2024, gli autocarri rigidi risultano in rialzo del 20,1%, mentre i trattori stradali chiudono a +2,8%. Nello stesso periodo, crescono i veicoli da cantiere (+20,7%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+9%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi due mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 3% (era dell'1,3% a gennaio-febbraio 2023), per un totale di 158 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,2% a gennaio-febbraio 2023). In riferimento ai veicoli trainati, nel primo bimestre del 2024 registra una crescita soltanto l'area del Sud e Isole (+2,6%), mentre restano in flessione le regioni del Nord-Ovest (-41,5%), Nord-Est (-25,4%) e Centro (-6,9%). Le marche estere totalizzano 1.165 libretti di circolazione a gennaio-febbraio 2024 (-27%); variazione negativa, ma più contenuta, anche per le marche nazionali (-8,53%), con 986 libretti.

FRAIKIN
A SERVIZIO DELLE AZIENDE E DEI TRASPORTATORI

SCOPRI COME POSSIAMO AIUTARTI.
CONTATTACI PER IL TUO NOLEGGIO
e ricevi un'offerta personalizzata

VISITATE IL NOSTRO SITO
www.fraikin.it

Compila il seguente modulo per ricevere la nostra newsletter:

Email Nome

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

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

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



No compatible source was found for this media.



Attualità Politica Sport Salute Cultura Economia Transport ☰ Menù 📺 Palinsesto 📺 rePLAY

TRANSPORT

Autocarri e bus, i dati Anfia: a febbraio 2024 mercato in fermento

di Redazione

Mar 12 Marzo 2024

🕒 4 min, 46 sec

Va peggio per il settore dei veicoli trainanti



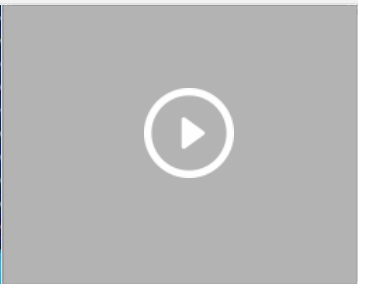
ALTRE NOTIZIE



LA NOVITÀ

T. Mariotti e Aman insieme per megayacht da 183 metri

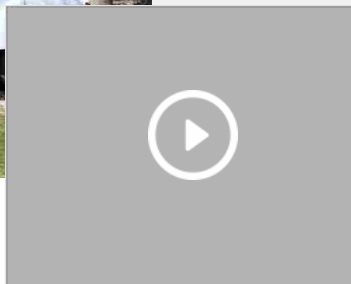
12/03/2024



IL CASO

Trasporti, stop tir al Brennero, ministro Salvini: "Se Bruxelles non risolve, possiamo bloccare anche noi il valico"

12/03/2024



LA TRASMISSIONE

Transport 485: Innovazione della mobilità a Bari e lo special da Gaza al Mar Rosso

11/03/2024



IL CASO

Trasporti, zone logistiche semplificate, Pd: "Il governo ha fatto perdere un anno e mezzo ai territori"

11/03/2024

A febbraio 2024 mantengono una variazione positiva sia il comparto degli autocarri, con un rialzo più contenuto rispetto al mese precedente, che quello degli autobus, in crescita a doppia cifra. Il mercato dei veicoli trainati, invece, prosegue il trend negativo, accentuando la flessione.

Analizzando nel dettaglio il mercato di febbraio 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.285 libretti di circolazione di nuovi autocarri

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

(+4,8% rispetto a febbraio 2023) e 962 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-27,7%), suddivisi in 117 rimorchi (+6,4%) e 845 semirimorchi (-30,7%).

Nei primi due mesi del 2024 si contano 5.219 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 10,1% in più rispetto ai primi due mesi del 2023, e 2.151 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-19,6% rispetto a gennaio-febbraio 2023), così ripartiti: 222 rimorchi (+13,8%) e 1.929 semirimorchi (-22,2%).

Per gli autocarri, nei primi due mesi del 2024 tutte e quattro le aree geografiche mantengono una variazione positiva: +14,6% il Nord-Est, +11,5% l'area Sud e Isole, +9,1% il Nord-Ovest e +2,2% il Centro.

Tutte le classi di peso presentano una variazione positiva nel periodo gennaio-febbraio 2024: i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora una volta la crescita più significativa (+171,4%), seguiti dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+34,3%), dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+19,7%), dai veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+17,9%), e, infine, dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+6,4%).

Sempre a gennaio-febbraio 2024, gli autocarri rigidi risultano in rialzo del 20,1%, mentre i trattori stradali chiudono a +2,8%. Nello stesso periodo, crescono i veicoli da cantiere (+20,7%) e mantengono una variazione positiva anche i veicoli stradali (+9%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi due mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 3% (era dell'1,3% a gennaio-febbraio 2023), per un totale di 158 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era lo 0,2% a gennaio-febbraio 2023).

In riferimento ai veicoli trainati, nel primo bimestre del 2024 registra una crescita soltanto l'area del Sud e Isole (+2,6%), mentre restano in flessione le regioni del Nord-Ovest (-41,5%), Nord-Est (-25,4%) e Centro (-6,9%).

Le marche estere totalizzano 1.165 libretti di circolazione a gennaio-febbraio 2024 (-27%); variazione negativa, ma più contenuta, anche per le marche nazionali (-8,53%), con 986 libretti.

“Si esprime soddisfazione per l'apertura a partire da inizio marzo della nuova finestra di prenotazione del cd. Fondo Investimenti; tuttavia, si ribadisce come tale strumento, pur nella sua importanza, non risulti sufficiente a stimolare un rinnovo strutturale del parco circolante dell'autotrasporto, sia per la sua natura discontinua che per la prevista disponibilità limitata di risorse – commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci.

Si richiama pertanto la proposta elaborata di concerto con tutte le associazioni della filiera automotive e dell'autotrasporto per l'istituzione di un fondo pluriennale di sostegno al rinnovo del parco circolante dell'autotrasporto. Tale misura dovrà permettere la valorizzazione di tutte le tecnologie veicolari disponibili sul mercato, riconoscendo in particolare il contributo in termini di risparmio emissivo che possono apportare motorizzazioni come quella a gas naturale (compressa o liquefatta) o diesel di ultima generazione – grazie anche alla loro piena compatibilità con i rispettivi biocarburanti, biometano e HVO.

Parallelamente a ciò, si auspica che all'interno del fondo venga riconosciuta anche la possibilità di accedere a tali benefici anche tramite sottoscrizione di contratti di noleggio a lungo termine – come avverrà per i veicoli commerciali medi e leggeri mediante l'annunciata riforma del cd. Ecobonus di cui si auspica pronta attuazione.

Al fine di stimolare lo svecchiamento del parco circolante, in ultimo, si rinnova l'invito a valutare la reintroduzione di misure quali un credito d'imposta sugli acquisti di beni strumentali tradizionali come i veicoli di ultima generazione, anche legandone l'efficacia

LOTTERIA 2024

“... per un raggio di luce”

SOSTIENI ANCHE TU LA BANCA DEGLI OCCHI - ACQUISTA I BIGLIETTI - CLICCA QUI

I NUMERI
Genova: metropolitana, chiusura serale per lavori dal 12 al 14 marzo

11/03/2024

LE AZIONI
Trento: nuove azioni per la sicurezza di lavoratori e utenti del TPL

11/03/2024

StampaDivina.it
stampa in meno di 24h da adesso

La tua Tipografia nel centro di Genova!

Stampiamo qualsiasi cosa! Adesivi, Insegne, Abbigliamento, Volantini, Pannelli, Biglietti da Visita... e molto altro!

all'adozione di tecnologie ambientalmente sostenibili sulla falsariga di quanto previsto all'interno della disciplina della cd. Nuova Sabatini Green".

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a febbraio 2024 496 nuove unità, con un incremento del 19,5% rispetto a febbraio 2023. Nel secondo mese dell'anno, si mantengono positivi tre comparti su quattro: crescono a tripla cifra gli autobus e midibus turistici (+154,8%) e i minibus (+140,7%), mentre gli scuolabus si fermano a +4,3%. Calano, invece, gli autobus adibiti al TPL (-2,3%).

Nei primi due mesi del 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 1.060 (+29,4% rispetto a gennaio-febbraio 2023). Tre segmenti su quattro registrano una variazione positiva anche nel cumulato: +116,4% gli autobus e midibus turistici, +96,7% i minibus e +23,1% gli autobus adibiti al TPL, mentre gli scuolabus registrano una flessione del 26,1%.

"L'incremento del 19,5% del mese di febbraio evidenzia una chiara tendenza positiva nel mercato, soprattutto nel segmento dei mezzi interurbani e turistici – afferma Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA.

Al contempo riconosciamo le sfide che il settore industriale sta affrontando, come dimostra la significativa diminuzione del 22,2% degli autobus urbani. Una nota di preoccupazione deriva dalla lenta conversione imposta dalla transizione energetica: infatti solo il 5,1% dei mezzi immatricolati nei mesi di gennaio e febbraio 2024 è elettrica. Un dato su cui riflettere e che ci stimola a intensificare il nostro impegno nel collaborare attivamente con le autorità competenti e i partner per individuare soluzioni efficaci che favoriscano la crescita sostenibile del comparto".

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 16,8% a gennaio-febbraio 2024 (contro il 16,5% dei primi due mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 20,9% (12% a gennaio- febbraio 2023).

A livello territoriale, infine, nei primi due mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita nel Centro, a tripla cifra (+213,4%), e nel Sud e isole, a doppia cifra (+50,8%). Calano, invece, nel Nord-Ovest (-24,1%) e nel Nord-Est (-11,6%).

Condividi:



RSS Transport



Programmi



- | | | | | |
|----------------------|----------------------------|--------------|------------------|--------------|
| Benvenuti in Liguria | Economix | SaluteSanità | TGN Cultura | We are Genoa |
| Buona volontà | Forever Samp | Scignorìa! | TGN Rassegna | |
| Chef per passione | Primo Piano | TGN | Transport TV | |
| Derby del lunedì | Questa storia è un'impresa | TGN Calcio | Vivo in campagna | |

Speciali

© Telenord Srl
 P.IVA e CF: 00945590107
 ISC. REA - GE: 229501
 Sede Legale: Via XX Settembre 41/3
 16121 GENOVA
 PEC: contabilita@pec.telenord.it
 Capitale sociale: 343.598,42 euro i.v.
pubtelenord@telenord.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Savigliano, porte aperte al Cemi Scuola per i designer di domani

Savigliano - Fino a sabato 16 marzo si tengono le giornate di "porte aperte" alla scuola dei futuri designer: AgenForm Cemi (Centro europeo di modellismo industriale) apre le aule con laboratori e presentazioni dei corsi.

La sede saviglianese dell'agenzia formativa AgenForm presenta l'offerta di corsi e mostra al pubblico aule e laboratori nella sede storica accanto al seicentesco monastero Crusà Neira; presenta anche i docenti (professionisti del settore) e permette di assistere a laboratori pratici di scansione 3D, stampa 3D e modellazione Clay.

Le giornate sono dedicate in particolare agli under 25: Cemi è infatti una scuola di design e progettazione che mette gli studenti in condizione di lavorare sin da subito grazie a programmi di alternanza scuola-lavoro e contratti di apprendistato di alta formazione in aziende. Corsi e laboratori possono essere di interesse anche per architetti, tecnici specializzati, artisti e appassionati di tecnologia.

AgenForm Cemi è presente a Savigliano dal 2001, dopo il trasferimento da Garesio, dove è nata nel 1998 da un'idea di Giorgetto Giugiaro e Arrigo Gallizio. Il progetto nasce in origine dalla stretta collaborazione tra l'AgenForm e Anfia (Associazione nazionale filiera industrie automobilistiche) per rispondere a un fabbisogno occupazionale espresso dal settore automotive.

"Dal 1998 - sottolineano da AgenForm Cemi -, grazie a finanziamenti pubblici erogati su bandi per la formazione di disoccupati, sono stati formati centinaia di ragazzi e di ragazze, che nel 95% dei casi hanno trovato lavoro nel settore".

Nel programma delle giornate: giovedì 14 marzo (10-12.30) visite alla scuola e ai laboratori, presentazione dei corsi; (15-17) attività laboratoriale stampa 3D; venerdì 15 (10-12.30) visita di scuola e laboratori, presentazione corsi; (15-17) attività laboratoriale Clay con Luca Pagani (designer Ducati Euforia); sabato 16 (10-12.30) visita alla scuola e presentazione dei corsi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

In aumento le macchine prodotte in Italia nel 2023: +15% in più rispetto al 2022

Fuori di Test

In aumento le macchine prodotte in Italia nel 2023: +15% in più rispetto al 2022

Sono circa 542 mila le automobili prodotte in Italia nel 2023, +15% rispetto all'anno precedente. Il 33% delle imprese della componentistica è in Piemonte. Tutto scritto nel report di Rome Business School "Il futuro dell'automotive. Produzione, sostenibilità e lotta alla contraffazione" a cura di Francesco Baldi, Docente dell'International Master in Finance di Rome Business School, Massimiliano Parco, Economista, Centro Europa Ricerche e Valerio Mancini, Direttore del Centro di Ricerca Divulgativo di Rome Business School.

L'Italia si fa spazio nel mercato europeo finendo nel girone dei Big, tra i quattro maggiori produttori in Europa: 540 mila autovetture, contro i 4,1 milioni in Germania, gli 1,9 milioni in Spagna, e 1 milione in Francia (ANFIA). Nonostante la quota di mercato italiana sia scesa dal 3,5% del 2000 a poco meno dello 0,8% a fine 2023, l'Italia è oggi in debole ripresa, registrando un +15% nel 2023 vs 2022. "Profonda è stata la riduzione in termini produttivi del settore automotive. Tuttavia, l'Italia gode da sempre di una classe operaia altamente specializzata nella produzione di automobili e di designer di fama mondiale. La reputazione delle case automobilistiche italiane è infatti uno dei punti di forza del settore", ha commentato Francesco Baldi.

Baldi ha evidenziato poi che "Il settore automotive italiano è caratterizzato dall'elevata frammentazione delle imprese: tante microimprese (fino a 9 addetti) che dominano numericamente (aumentate del 28,7% nel 2008-2021), ma che contribuiscono modestamente alla crescita del fatturato (solo l'1% del totale). Gran parte del fatturato del settore (85%) è infatti generato dalle grandi imprese (con 250 e più addetti), pur rappresentando esse solo il 4% del comparto (93 su 2.329)." Secondo Massimiliano Parco: "L'aumento salariale unitario è derivato sia da una crescente spesa per i salari da parte delle imprese del settore automotive, aumentata tra il 2008 e il 2021 del 16,5%, sia da un calo nel numero di occupati, -8,3%".

In riferimento al parco di automobili circolante in Italia nel 2022, è emerso che la provincia di Roma registra il maggior numero di auto, con oltre 2,7 milioni di automobili. A seguire, la provincia di Napoli e di Milano con poco più di 1,8 milioni di automobili. Anche la provincia di Torino ha registrato un'elevata presenza di auto (1,4 milioni); mentre le province di Catania, Brescia e Firenze detengono un numero di automobili superiore alle 800 mila unità. Le province di Aosta, Trento e Bolzano si caratterizzano per il maggior numero di automobili per abitante.

Negli ultimi anni, l'automotive sta attraversando importanti trasformazioni generate soprattutto da una maggiore sensibilità verso l'ambientale, progressi tecnologici e un'evoluzione nelle preferenze dei consumatori, che condurrà a una sempre maggiore richiesta di auto elettriche.

Per Massimiliano Parco, "In Italia tenderanno a scontrarsi il ricorso all'automazione con la necessità di ingegneri nel comparto delle auto elettriche, determinando così, a seconda dello scenario che prevarrà, un impatto positivo o negativo in termini occupazionali".

In Italia si contano oltre 2200 le aziende attive, dove lavorano circa 200.000 persone producendo un fatturato annuo di oltre 40 miliardi di euro (ANFIA, 2023). Tra le diverse componenti del settore, quelle più performanti sono ricerca e sviluppo (+17,4%), specialisti del motorsport (+14,5%), subfornitori, in particolare quelli delle lavorazioni (+14,2%); molto inferiori i segmenti sistemisti e modulistri (+3,9%). A livello regionale invece, il Piemonte è il territorio con il maggior numero di imprese operanti nel comparto della componentistica (il 33,6%), a cui seguono Lombardia (il 26,9%) ed Emilia-Romagna (il 10,6%) che coprono più del 70% del totale. Nel Nord Est si distingue il Veneto (l'8,9%), nel Centro Italia la Toscana (il 3,1%), infine nel Mezzogiorno (isole comprese) la Campania (il 3,4%).

Crescono anche i numeri della contraffazione in ambito componentistica. "L'impatto di queste sfide non è solo economico, ma influisce anche sulla sicurezza, sull'integrità del marchio e sulla stabilità complessiva di quest'industria" ha affermato Valerio Mancini.

Ha proseguito poi: "L'industria automobilistica italiana si trova in una fase cruciale di trasformazione, in cui sostenibilità, innovazione tecnologica, flessibilità produttiva, ricerca e sviluppo e lotta alla contraffazione giocano un ruolo centrale. Le prospettive future offrono opportunità significative per rafforzare la leadership dell'Italia nel settore, orientata alla sostenibilità e al mantenimento degli standard qualitativi che contraddistinguono l'industria automobilistica italiana a livello globale".

Articoli in evidenza

La mescoLanza

Magazine & Classifiche | Il Decoder | L'attimo fuggente | Socrate | Compleanni | Mercatini

L'AIEE Consegna il Premio Energia Sostenibile 2023 "Edgardo Curcio" a Giuseppina Di Foggia, AD di Terna

14 Marzo 2024



Giorni fa, si è svolto il convegno organizzato dall'AIEE **"Il settore energetico nel 2023 e le prospettive per il 2024"**, In questa occasione l'AIEE – Associazione Italiana Economisti dell'Energia ha consegnato il **Premio Energia Sostenibile "Edgardo Curcio" 2023**.

Il Premio è stato assegnato a **Giuseppina Di Foggia**, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Terna, "per le sfide che è stata chiamata ad affrontare come responsabile del TSO al centro delle profonde trasformazioni imposte dalla transizione energetica". Presentando la motivazione del Premio, il Presidente dell'AIEE, **Matteo Di Castelnuovo** ha sottolineato il suo ruolo, l'impegno e la competenza alla guida del Gruppo Terna, azienda impegnata per accelerare la transizione energetica, che si conferma al vertice della sostenibilità mondiale (nella foto, il momento della premiazione).

Pagelle & Classifiche



I grandi comunicatori

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ringraziando per il riconoscimento **Giuseppina di Foggia** ha dichiarato: "Terna, nel suo ruolo di gestore della rete per la trasmissione dell'energia elettrica in Italia, è abilitatore della transizione energetica nel presente – garantendo al Paese un sistema elettrico efficiente, sicuro e accessibile a tutti – e contemporaneamente nel futuro, progettando reti pronte a trasmettere le fonti rinnovabili che contribuiscono così alla decarbonizzazione. La sostenibilità è nel nostro DNA, rappresenta un elemento costitutivo del lavoro che svolgiamo e, al tempo stesso, una forte responsabilità: per questo la misuriamo con un approccio sistematico, vincolato a obiettivi, adottando indicatori e tempistiche definite"

Per il quindicesimo anno consecutivo il Gruppo Terna è stato incluso nei "Dow Jones Sustainability Indices" di S&P Global che selezionano l'eccellenza in campo ESG. Terna è inserita negli indici ESG Euronext Vigeo e FTSE4Good. Inoltre, la società di rating Sustainalytics ha confermato al Gruppo la migliore valutazione possibile, o "Negligible risk", che posiziona Terna ai vertici del settore globale delle utility elettriche. Tra le aree di eccellenza di Terna individuate da Sustainalytics, si citano, ad esempio, le policy e i programmi aziendali per la tutela dell'ambiente e della biodiversità, la gestione dei rischi legati al clima, il programma per la cybersecurity, la gestione della salute e della sicurezza sul posto di lavoro, i piani per la riduzione dell'impronta carbonica, la completezza della reportistica aziendale e le politiche di contrasto alla discriminazione.

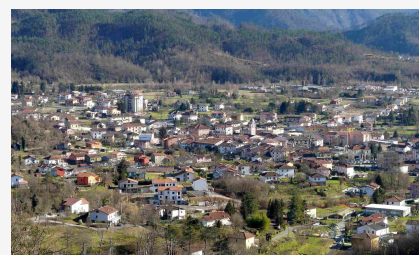
Il settore energetico nel 2023 e le prospettive per il 2024

I lavori del convegno sono stati aperti dal Presidente AIEE, **Matteo di Castelnuovo** e dal Presidente del GSE, **Paolo Arrigoni** che ha fatto un quadro generale della situazione del settore elettrico nel 2023 e le prospettive per il 2024, sottolineando il ruolo centrale affidato al GSE e il suo impegno per lo sviluppo del Paese nel raggiungimento degli obiettivi del PNIEC, anche attraverso le recenti iniziative sulle comunità energetiche rinnovabili (o CER).

Successivamente il Presidente AIEE ha coordinato la prima sessione in cui sono state presentate alcune relazioni sul mercato energetico e sull'economia italiana. Ha iniziato **Rita Pistacchio**, *Responsabile Rilevazioni e Analisi Unem*, che ha analizzato il quadro petrolifero. Nel 2023 il petrolio è tornato ad essere la prima fonte di energia in Italia, confermando la sua centralità nel soddisfare la domanda, nonché il ruolo centrale che può avere nella transizione, attraverso la produzione



Meravigliosi borghi



Brugnato

20 Ottobre 2021

È uno splendido borgo in provincia di La Spezia. Conta più di 1200 abitanti e si trova a 150 metri di altitudine. L'origine del nome non è nota,



di fuels carbon neutral, che andrebbe concretamente supportata. I carburanti stradali hanno rallentato la loro crescita rispetto al 2022, anche se la benzina è tornata al livello di 10 anni fa, continuando ad essere favorita dallo switch da gasolio nelle immatricolazioni di auto nuove. Anche nel 2023 i prezzi dei carburanti hanno seguito le quotazioni internazionali, che sono state più sostenute per la benzina, dopo i picchi del gasolio nel 2022.

Nel 2024, la domanda petrolifera mondiale è prevista crescere in misura più moderata rispetto all'incremento record del 2023. Permangono tensioni sull'offerta, per i tagli produttivi dei Paesi Opec Plus, per la crisi russo ucraina, nonché per le ostilità nel Medio Oriente, che impattano sui flussi di greggio, di prodotti raffinati e di materie prime per i biocarburanti provenienti dai Paesi asiatici.

Ha fatto seguito l'intervento di **Edoardo De Luca**, Direttore Generale Elettricità Futura, che ha presentato lo stato attuale e gli obiettivi futuri per la produzione di elettricità in Italia.

L'elettrificazione è la via maestra per decarbonizzare l'economia e rendere più efficienti i nostri consumi. Per essere sostenibile dal punto di vista economico, ambientale e climatico, l'energia elettrica impiegata deve essere prodotta da fonti rinnovabili, come bioenergie, eolico, fotovoltaico, geotermico e idroelettrico. Nel mondo oltre l'80% di nuova potenza elettrica realizzata nel 2022 è stata infatti rinnovabile (300 GW su 360 GW), perché le rinnovabili riducono i costi e assicurano le forniture. In Italia, la domanda di energia elettrica crescerà da 308 TWh nel 2023 a 360 TWh nel 2030. Elettricità Futura ha elaborato il Piano elettrico 2030 che, in coerenza con il REPowerEU, ha l'obiettivo di arrivare all'84% di rinnovabili nel mix elettrico nazionale rispetto all'attuale 44%. Raggiungendo questo target e con la crescita dell'elettrificazione, il settore elettrico ridurrà gli sforzi di decarbonizzazione degli altri settori e i costi dell'energia elettrica. Per l'obiettivo occorrono 143 GW di impianti rinnovabili (oggi siamo a 66 GW) e 80 GWh di nuova capacità di accumulo di grande taglia entro il 2030. Per realizzare il Piano elettrico 2030, le imprese sono pronte a investire 300 miliardi, creando oltre mezzo milione di nuovi posti di lavoro in Italia.

E' stata poi la volta di **Marta Bucci**, *Direttore Generale Proxigas*, che ha presentato la situazione della domanda e l'offerta di gas naturale in Italia e in Europa, sottolineando che negli ultimi anni la domanda di gas in Italia ha visto una riduzione – specialmente nel 2022 – che ha interessato tutti i settori ed è stata determinata da diversi fattori contingenti: il clima mite, il contenimento della domanda nel settore civile, una maggiore attenzione dei consumatori all'efficienza, le

dinamiche eccezionali dei prezzi nel settore industriale e l'aumento della generazione elettrica a carbone, in sostituzione del gas. Bisognerà comprendere quanta di questa riduzione potrà dirsi strutturale.

Nonostante questo trend, il gas resta essenziale per la sicurezza, assicurando soprattutto flessibilità e stabilità, elementi indispensabili per la resilienza del sistema energetico alla luce della sempre maggiore penetrazione delle fonti rinnovabili. Occorre quindi sostenere lo sviluppo del sistema gas, con la diversificazione degli approvvigionamenti, il potenziamento degli stoccaggi e la diffusione dei gas rinnovabili. Il gas naturale resta cruciale per salvaguardare la competitività delle nostre industrie e l'accessibilità dei cittadini all'energia. In quest'ottica, dopo le tensioni degli ultimi due anni, il mercato globale sta esprimendo prezzi più bassi e stabili e ha raggiunto un equilibrio che va conservato nei prossimi anni.

La prima parte della mattinata si è conclusa con la relazione di **Ciro Rapacciolo** del Centro Studi Confindustria, che ha presentato lo scenario macro-economico per l'Italia.

La dinamica del PIL nel corso del 2023 è stata altalenante, con luci e ombre per gli investimenti e un andamento volatile dei consumi delle famiglie. I servizi si stanno stabilizzando, sorretti dall'ottimo andamento del turismo, mentre per l'industria si intravede la fine del calo e per il mercato del lavoro gli indicatori sono in miglioramento. L'RTT index però suggerisce ancora una moderata flessione a inizio del 2024, mentre l'Indagine rapida CSC mostra segnali di stabilizzazione a febbraio.

L'export italiano di beni è in ripresa e le prospettive sui mercati esteri migliorano. L'inflazione da mesi è bassa in Italia, ma non ancora in Europa: perciò i tassi restano alti finora e sono attesi in calo nel corso del 2024. A inizio anno sono emersi nuovi rischi per il commercio internazionale e i prezzi del petrolio, che complicano lo scenario.

Nella seconda parte si è svolta la **Tavola rotonda "Le sfide della transizione energetica per la prossima Commissione Europea: il punto di vista della domanda"**, moderata da **Guido Bortoni**, Presidente CESI e consigliere AIEE, alla quale sono intervenuti **Federico Musazzi**, Segretario Generale di Assotermica/ Assoclima, **Giuseppe Pastorino**, Presidente AICEP, **Giovanni Perrella**, Segreteria tecnica del Dipartimento Energia del MASE, **Benvenuto Pogliani**, Head of Energy Management Ecosystem Haier Europe e **Fabrizia Vigo**, Responsabile Area Relazioni Istituzionali. Coordinamento Gruppo Costruttori [ANFIA](#).

Gli interventi della Tavola rotonda, facendo riferimento alle tecnologie per l'energia e per gli usi finali, hanno sottolineato che per la prossima Commissione Europea non sarebbe opportuno procedere a colpi di

divieti e che occorre rivedere la regolazione evitando di avere 'vinti e vincitori' o 'soccumbenti e subalterni' tra le diverse anime della Commissione: DG Energy , DG Clima, DG CRO e DG Move per la parte della mobilità. Bisogna procedere con una legislazione "alta", che rispetti le peculiarità degli Stati membri, a tutela di tutti gli stakeholder e del raggiungimento degli obiettivi. Occorre avere una pluralità e neutralità tecnologica ma che consenta di incrementare la flessibilità.

Viene sottolineato come il settore dei trasporti si spesso concentrato sul blocco anziché sulla riduzione delle emissioni. A questo settore è stata applicata una serie di obiettivi sempre più stringenti che fa intravedere un'aspettativa per tecnologie più performanti dal punto di vista della decarbonizzazione. In altri settori come quello elettrico, ci sono una serie di obiettivi che fanno pensare che la Commissione non abbia sufficiente fiducia nello sviluppo tecnologico, perché cerca di accelerare da qui al 2030 per poi rilassarsi in termini di riduzione delle emissioni, dal 2030 al 2050. Si tratta di un approccio che si basa sulle tecnologie esistenti che dal punto di vista della decarbonizzazione sono ancora immature.

Il dibattito si è concluso sottolineando che le persone vanno indirizzate verso le nuove tecnologie, che la transizione energetica dipende dai consumatori, intesi anche come utilizzatori di tecnologie sempre più efficienti ma anche come dalle figure professionali qualificate. Bisogna procedere più velocemente e in maniera più convinta verso un mercato unico europeo. Inoltre bisogna sviluppare ulteriormente le interconnessioni e i mercati di lungo termine per raggiungere la competitività e trovare il giusto equilibrio tra il mercato libero e il mercato regolato.

E' stata sottolineata l'attenzione sull'occupazione sociale perché la transizione energetica non deve essere fatta contro i cittadini ma per i cittadini. Bisogna pensare alla formazione e ricollocazione delle persone che perdono il lavoro e non riescono a integrarsi nelle nuove filiere. È necessaria una riorganizzazione della mobilità che va resa più sostenibile, adottando un piano complessivo con soluzioni sostenibili per il trasporto delle persone e delle merci.



← PRECEDENTE

Snam supera le previsioni: utile ...



Viaggi Cucina **De** Casa Motori Tecnologia Spettacoli Salute Vita da papà

#FORUMAutoMotive, il programma della giornata del 26 marzo



By Andrea Gussoni

14 March 2024, 1:00 PM

E' stato svelato il programma dell'evento **#FORUMAutoMotive** che si terrà il **26 Marzo** a Milano all'Enterprise Hotel **dalle ore 9.00 alle 13.00. La Seconda Automotive Eurotribuna Politica** con il dibattito con la filiera automotive ed alcuni dealer si terrà nel pomeriggio e sarà possibile seguire da remoto sulla pagina LinkedIn di **#FORUMAutoMotive** (<https://www.linkedin.com/company/69227049/admin/feed/posts/>).

Ore 8.30 Registrazione e Welcome Coffee

Ore 09.00 - Consegna Riconoscimento "IMPEGNO DELL'ANNO"

Ore 09.20 - "Mobilità e disabilità, quando a vincere sono cuore e forza di volontà"

Moderato da Roberto Rasia dal Polo, Inviato RAI

Intervengono: Alessandra Locatelli, Ministro Della Disabilità

Salvatore Bellanca, Presidente AC Agrigento. Promotore di "5 ore in pista per la vita"

Lorenzo Berlanda, Organizzatore di AppassionAuto

Alessandro Cadei, Pilota di "Happy Rally Day", evento organizzato da Aci Vco

Giovanni Coletti, Fondatore di "Casa Sebastiano"

Angelo Colombo, Imprenditore e Organizzatore evento "Mostra Scambio"

Giulia Gros, istruttrice progetto SciAbile

Vanni Oddera, Pro rider freestyle motocross e inventore della mototerapia Francesco Osquino,

Vice Segretario Studi di Consulenza Unasca Peppe Zagami, Presidente di AC Verbano, Cusio,

Ossola

Ore 10.45 - Breve pausa per Q&A stampa e coffee break

Ore 11.00 - Il "Sistema Auto" e la battaglia per l'ambiente. L'UNIONE fa la forza

Primo Dibattito: Modera Pierluigi Bonora, Promotore di #FORUMAutoMotive Intervengono:

Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Federmotorizzazione

Paola Carrea, Direttore Generale UnipolTech

Pier Luigi Del Viscovo, Fondatore e Direttore del Centro Studi Fleet&Mobility

Toni Purcaro, Chairman DEKRA Italia, Executive Vice President DEKRA Group - Head of Region CEEME

Alessio Torelli, Chairman & Managing Director di Greenture S.p.A.

Secondo Dibattito: Modera il giornalista Luca Talotta

Intervengono: Giuseppe Bitti, Managing Director & COO di Kia Italia s.r.l.

Marco Do, Direttore Comunicazione e Relazioni Esterne Michelin Italia

Giulio Lancellotti, Managing Director Global Software and Services Bosch

Marco Mannocchi, Responsabile delle Relazioni Istituzionali per il Sud Europa di Neste

Fabio Pressi, Presidente e Amministratore Delegato di A2A E-Mobility

Claudio Zirilli, Responsabile Leasing e Noleggio di Banca Ifis

Chiusura dei lavori e Light Lunch

Ore 14.30 - Apertura dei lavori a cura di Pierluigi Bonora.

Dario Duse co-responsabile EMEA del Team Automotive e Country Leader di AlixPartners, presenta l'analisi: "Automotive, una delle industry più disrupted".

Ore 14.45 - One2One – Gianni Murano, Presidente di UNEM e Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E Modera il giornalista Umberto Zapelloni

Seconda "Automotive Eurotribuna Politica" Modera Pierluigi Bonora, Giornalista e Promotore di #FORUMAutoMotive

A confronto gli Europarlamentari:

Brando Benifei, Capodelegazione del Partito Democratico al Parlamento Europeo Paolo

Borchi, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE

Mariangela Danzi, Europarlamentare Commissione ENVI

Carlo Fianza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e Membro della Commissione TRAN (Trasporti e turismo) del Parlamento Europeo

Andrea Poggio, Legambiente Massimiliano Salini, Eurodeputato In Commissione Industria UE

Partecipano: Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV

Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto

Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E
Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano
Gianni Murano, Presidente di UNEM
Roberto Scarabel, Presidente di AsConAuto
Paolo Starace, Unrae
Roberto Vavassori, Presidente **ANFIA**
Alberto Viano, Presidente di Aniasa
Sergio Tumino, ST Sergio Tumino, Ragusa
Plinio Vanini - Presidente di Autotorino
Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino

Ore 17.15 Interventi e Q&A

Urso, al lavoro per portare un altro produttore auto in Italia

"Bisogna soddisfare un mercato di almeno 1.300.000 veicoli" "In Italia abbiamo il più ampio delta tra produzione e immatricolazione" di autoveicoli. Lo ha detto il ministro Adolfo Urso a margine del G7, specificando che si tratta di un delta "del 30-35%". "Abbiamo convenuto con **l'Anfia** che per mantenere competitiva l'industria dell'automotive bisogna soddisfare un mercato di almeno 1 milione e 300mila veicoli". "Ci manca qualcosa perché l'Italia è l'unico Paese produttore in Europa ad avere una sola casa automobilistica. A noi sarebbe sufficiente - ha aggiunto - un altro soggetto in questo piano strategico. Per questo già da un anno stiamo lavorando con una task force per portare almeno un'altra casa automobilistica in Italia. Questo riguarda produttori asiatici ma anche occidentali". Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Seguici su:

Motori

CERCA

HOME | ATTUALITÀ | MODELLI | THE BEST | TECNOLOGIA&AMBIENTE | E-BIKE | 2RUOTE | CLASSIC CARS | FOTO | DOSSIER | OFFERTE AUTO

adv



IL CASO

Il ritorno delle auto diesel: in Europa vendono più delle elettriche. Ecco perché

di Paolo Griseri



15 MARZO 2024 ALLE 15:46

2 MINUTI DI LETTURA

VIDEO DEL GIORNO



Metropolis/521 - "Amaro lucano". Perché nessuno salva i migranti? Con Augias, Cristini, Giannini, Pertici, Squeri, Speranza e Taurino. Poi Parrella e Santerini (integrale)

TORINO - Il diesel è morto, viva il diesel. A sorpresa, ma non troppo, in Europa nel mese di gennaio le vendite delle auto a gasolio hanno superato quelle delle auto a batteria. Con le seconde che non vanno oltre l'11 per cento, in calo rispetto alla

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

media 2023 che era stata del 14,6 per cento. E con le auto diesel che rappresentano una fetta di mercato del 13,4 per cento nonostante un calo del 5 rispetto alla media dello scorso anno.

Che cosa è successo? Gli analisti mettono in relazione la flessione delle elettriche nel Vecchio continente con la fine degli incentivi tedeschi all'auto a batteria. Cessato il sussidio pubblico al 31 dicembre scorso i consumatori della Germania non hanno più ritenuto conveniente scommettere sulla propulsione elettrica. Un fenomeno europeo che in Italia è ancora più accentuato.

Lo ha messo in evidenza il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori: «In Europa a gennaio le vetture elettriche pure (Bev) e i diesel hanno la stessa quota di penetrazione sul mercato, intorno all'11 per cento. In Italia invece il diesel ha rappresentato il 15,4 per cento mentre le elettriche si sono fermate al 2,1 per cento».

Nel mercato dell'usato il motore a gasolio ha continuato a fare la parte del leone occupando il 41 per cento del mercato. Ma questo fenomeno è più spiegabile perché chi compera un'auto di seconda mano prevede di utilizzarla per meno anni, plausibilmente prima che scattino i divieti europei.



Il gap tra elettriche e diesel si riflette in Italia anche nell'andamento dei fondi pubblici per gli incentivi. Quelli per i motori termici, 120 milioni, sono stati quasi tutti utilizzati. Quelli per auto elettriche, Bev e Plug-in, 423 milioni complessivi, sono rimasti sostanzialmente intatti: ne sono stati utilizzati solo 10 milioni.

La resistenza ad abbandonare il gasolio non dipende solo dai prezzi, ancora molto elevati, delle auto elettriche ma anche dal fatto che a spingere per la transizione ecologica sono soprattutto i ceti medio alti delle grandi città. Mentre nelle campagne la situazione è molto diversa.

Leggi anche

La febbre dell'auto usata: boom di diesel e benzina. Indietro le elettriche. Ecco numeri e modelli

Il diesel non muore mai: i consumi di gasolio degli italiani sono 2,5 volte quelli della benzina. Ecco tutti i dati

Troppo grandi e costose: ecco perché le auto elettriche non hanno successo

A ben vedere molte delle proteste che hanno attraversato le strade d'Europa nell'ultimo decennio vengono dal mondo che vive di gasolio. È bastato al governo francese ipotizzare l'aumento del prezzo del diesel per agricoltura per scatenare la protesta dei gilet gialli che sono arrivati fin nel cuore di Parigi.

Non diverse le motivazioni della più recente rivolta dei trattori. In realtà sempre più spesso diesel vuol dire campagna, vuol dire provincia, vuol dire territori che sono difficilmente coperti dal sistema di trasporto pubblico. Quelli in cui anche chi non è agricoltore utilizza l'auto diesel perché percorre molti chilometri al giorno.

Per chi abita in queste aree il passaggio obbligatorio all'auto elettrica appare come un inspiegabile vezzo da cittadini. Forse anche pensando a questo mercato Bmw ha annunciato recentemente che manterrà la gamma di motorizzazioni termiche anche dopo il 2030.

In realtà il futuro degli attuali motori a gasolio passa per importanti innovazioni. La più nota è quella del biodiesel, anche se non mancano le polemiche. La Germania ammette il gasolio prodotto con fonti sintetiche, l'e-fuel mentre Italia e Francia privilegiano il biodiesel prodotto da fonti naturali, principalmente l'olio di palma. Quest'ultimo verrà bandito dall'Ue nei prossimi anni perché accusato di provocare la deforestazione in Amazzonia e Indonesia. Si tratterà dunque di trovare altre fonti naturali per produrre il carburante.

Quel che è quasi certo è che uno spostamento verso destra, anche non radicale, dell'asse politico dell'Europa dopo il voto di giugno porterà Bruxelles a sposare la teoria della neutralità tecnologica: l'importante è che le emissioni dei veicoli rimangano sotto una certa soglia indipendentemente dai motori che le generano.

Sul prevalere di questa linea scommettono molti produttori. All'inizio di febbraio la Dumarey, società di Torino che ha ereditato i laboratori di ricerca di Gm e di Punch, ha firmato un accordo triangolare con Renault e i cinesi di Geely per la creazione di una società in joint venture, la Horse, che svilupperà motori diesel di nuova generazione in grado di rispettare i limiti della normativa Euro 7.

Forse il diesel non è morto.

Raccomandati per te

Europee, per le liste i partiti corteggiano i giornalisti. Il Pd punta su Annunziata e Tarquinio

Orban fa appello alla base in un discorso anti Ue: "Occupiamo Bruxelles"

Il New York Times vuole fare causa ai creatori di centinaia di puzzle ispirati al suo famosissimo Wordle

Nomisma: due milioni di famiglie a rischio insolvenza. Chi perde la casa all'asta resta comunque super-indebitato

Argomenti

[motori](#)[diesel](#)[auto elettriche](#)[anfia](#)

TRENDING Camorra, Patriarca (P) in allestibile show davanti a chiesa Castellammare
venerdì 15 Marzo 2024

f X @ in



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



Home » Veicoli a fine vita: il Governo avvii un tavolo di consultazione di tutta la filiera per definire una posizione condivisa sul Regolamento – COMUNICATO STAMPA

Veicoli a fine vita: il Governo avvii un tavolo di consultazione di tutta la filiera per definire una posizione condivisa sul Regolamento – COMUNICATO STAMPA

By —15 Marzo 2024 Nessun commento 4 Mins Read



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

(AGENPARL) – ven 15 marzo 2024 Buon pomeriggio,
ti segnalo di seguito e in allegato, sperando tu riesca a darne notizia, il comunicato stampa sull'evento Assoambiente: Veicoli a fine vita: il Governo avvia un tavolo di consultazione di tutta la filiera per definire una posizione condivisa sul Regolamento – A Ciriè (Torino) prima tappa della campagna Impianti Aperti on the Road : nel convegno sul nuovo Regolamento europeo per i veicoli a fine vita il Vice Ministro Vannia Gava riapre il dialogo con la filiera per la definizione di una posizione condivisa. Allego anche una foto dell'evento e resto a disposizione.
Un saluto.

Marco

Veicoli a fine vita: il Governo avvia un tavolo di consultazione di tutta la filiera per definire una posizione condivisa sul Regolamento A Ciriè (Torino) prima tappa della campagna Impianti Aperti on the Road : nel convegno sul nuovo Regolamento europeo per i veicoli a fine vita il Vice Ministro Vannia Gava riapre il dialogo con la filiera per la definizione di una posizione condivisa.

Roma, 15 marzo 2024 Il Governo avvia un tavolo di consultazione dei diversi rappresentanti della filiera dei veicoli a fine vita (produttori, demolitori, riciclatori) per definire una posizione condivisa sul prossimo Regolamento europeo relativo agli End of Life Vehicles (ELV) che il Governo nazionale possa portare in Europa .

E' questo l'appello emerso nel corso del convegno Dalla Direttiva 2000/53/CE ad un nuovo Regolamento Europeo per gli ELV , promosso presso l'impianto Techemet di Ciriè (Torino) da ASSOAMBIENTE

, l'Associazione che rappresenta le imprese che operano nel settore dell'igiene urbana, riciclo, recupero, economia circolare, smaltimento rifiuti e bonifiche, con il Patrocinio della Città Metropolitana di Torino e in collaborazione con Ecoeuro.

Nel suo intervento il Presidente ADA, Anselmo Calò ha sottolineato come:

Oggi esistono molti punti di convergenza tra i produttori di auto e i diversi attori della filiera del trattamento dei veicoli a fine vita. Su altri, come ad esempio la responsabilità estesa del produttore, andrà trovato un punto di incontro. E' quindi quanto mai opportuno che, in attesa che (presumibilmente dopo l'estate) riparta il dibattito a livello di Parlamento europeo sul Regolamento, il Governo avvii un Tavolo di consultazione con i diversi stakeholder con l'obiettivo di individuare una posizione unica che faccia la sintesi delle diverse istanze. In altri Paesi europei sono stati proprio i Governi a incentivare la costituzione di tavoli permanenti. Il Regolamento rappresenta un'occasione unica per consolidare a livello europeo un settore pilastro dell'economia circolare .

Una prima risposta positiva all'appello è arrivata dal Vice Ministro del MASE Vannia Gava che ha sottolineato come: Oggi va combattuta la sindrome NIMBY, facendo conoscere realtà imprenditoriali tecnologicamente evolute.

L'Italia è un modello di economia circolare a livello europeo e non può non essere ascoltata . Nel settore della demolizione veicoli occorre fare un salto di qualità, anche perché le operazioni di riciclo delle componenti dei veicoli ci possono aiutare a reperire le materie prime critiche. Il nuovo Regolamento aiuterà a raggiungere i risultati attesi, omogenizzando il quadro legislativo. Siamo disponibili, come fatto in passato, ad aprire nuovamente il dialogo con tutte le rappresentanze della filiera e farci portavoce in Europa di una proposta condivisa .

All'evento hanno preso parte i principali stakeholders della filiera del fine vita dei veicoli: Gianmarco Giorda (ANFIA), Antonio Cernicchiaro (UNRAE), Cinzia Vezzosi (ASSOFERMET ed EURIC) e i rappresentanti delle Associazioni dei Demolitori e dei Frantumatori Anselmo Calò (ADA), Ruggiero Delvecchio (ADQ), e Stefano Leoni (AIRA). I relatori hanno illustrato la propria posizione sulla nuova proposta di Regolamento europeo che dovrebbe sostituire la Direttiva 2000/53/CE sul fine vita dei veicoli e quella sulla omologazione degli stessi prima di essere immessi nel mercato. Dagli interventi è emersa una sostanziale convergenza su diversi punti

contenuti nel testo della proposta di Regolamento, a partire dalla regolamentazione dell'export dei veicoli, alla maggiore tracciabilità di veicoli fuori uso e dei componenti venduti come ricambi e dall'opposizione alla norma che consente la consegna dei veicoli elettrici senza batteria da trazione e con parti mancanti (contrasto al cosiddetto "fai da te"), fino alla assoluta contrarietà ai centri di raccolta temporanei, nonché alla rimozione obbligatoria di materiali e componenti per cui non c'è un mercato. Resta ferma la necessità che gli impianti raggiungano l'obiettivo di riciclo sancito dalla norma. Tra i temi affrontati anche il reimpiego delle plastiche provenienti dal trattamento dei veicoli per motivi di sicurezza e per praticabilità effettiva (degrado polimeri). Le conclusioni sono state affidate al Presidente di Assoambiente Chicco Testa che ha evidenziato come: il settore dell'autodemolizione ha vissuto

SHARE.



RELATED POSTS

POLITICA INTERNA

Camorra, Patriarca (Fi): intollerabile show davanti a chiesa Castellammare

15 Marzo 2024

POLITICA INTERNA

ROGO BOLOGNA, M5S: VICINI AI FAMILIARI DELLE VITTIME

15 Marzo 2024

15 03 2024 Flash: I rifiuti elettronici da recuperare, opportunità che l'Italia non coglie appieno 1 ora fa

CERCA NEL SITO...

Iscriviti alla newsletter
quotidiana di FIRSTonlineFIRST
online

Presidente: Ernesto Auci

Direttore: Franco Locatelli

GUIDA ALLA
FINANZA

ECONOMIA E IMPRESE • FINANZA E MERCATI • RISPARMIO • PENSIONI • TASSE • LAVORO • FOOD • CULTURA • SPORT • POLITICA • MONDO

INTERVISTE • COMMENTI • ARTE • TECH • TUTORIAL • GUIDA ALLA FINANZA • TUTTE LE NOTIZIE

f FACEBOOK TWITTER

in LINKEDIN RSS

HOME ► ECONOMIA E IMPRESE ► AUTO, IL GRANDE RITORNO DEL DIESEL: LE VENDITE SUPERANO LE AUTO ELETTRICHE IN EUROPA

CONDIVIDI

TWITTER FACEBOOK LINKEDIN STAMPA EMAIL

Auto, il grande ritorno del Diesel: le vendite superano le auto elettriche in Europa

15 Marzo 2024, 7:00 | di Redazione FIRSTonline | 0

Sorpresa nel mercato auto europeo: le auto a gasolio superano le elettriche a gennaio 2024. Costi, fine incentivi tedeschi e resistenza al cambiamento e differenze geografiche. Qual è il futuro della mobilità green?



Nel corso dei primi mesi del nuovo anno, c'è stato un colpo di scena nel mercato automobilistico europeo: l'**inaspettato ritorno del diesel**. Mentre le ambizioni di una mobilità completamente ecologica sembravano essere il futuro incrollabile dell'industria automobilistica, i dati di vendita hanno dimostrato un'inedita preferenza per i propulsori diesel **rispetto alle auto elettriche**. Un ribaltamento che pone dubbi sulla mobilità green

dell'Europa poiché l'obiettivo dichiarato di raggiungere emissioni zero entro il 2035 sembra davvero un'utopia lontana.

Secondo le statistiche di gennaio, le **vendite di auto a gasolio hanno superato quelle delle auto elettriche** in Europa, con queste ultime che rappresentano solo l'11% del mercato, in calo rispetto al 14,6% del 2023. Sorprendentemente, invece, i **motori diesel continuano a mantenere una solida fetta** di mercato, attestandosi al 13,4%, nonostante un calo del 5% rispetto all'anno precedente.

Sull'auto elettrica pesa la fine degli incentivi tedeschi

Il ritorno del diesel è dipeso da alcuni fattori. Tra questi, la **fine degli incentivi tedeschi** per le auto elettriche alla fine del 2023 ha giocato un ruolo cruciale, spingendo i consumatori a riconsiderare le loro scelte di acquisto. Dopo la fine degli incentivi pubblici, i consumatori tedeschi hanno così abbandonato l'idea di investire nella propulsione elettrica, **considerandola meno conveniente**. Una situazione che in Italia è ancora più accentuata "dove le auto a gasolio hanno raggiunto una quota di mercato del 15,45%, mentre le auto elettriche si sono fermate solo al 2,1%", spiega il presidente dell'Anfia, **Roberto Vavassori**.

X



IN EVIDENZA



Putin torna a minacciare l'uso del nucleare: cosa ha detto e perché

REDAZIONE FIRSTONLINE | 14 Marzo 2024, 9:15

La Russia dispone di armi nucleari "più avanzate" degli Usa e "dal punto di vista tecnico-militare" è pronta a usarle: è questa la minaccia di Vladimir Putin nell'annunciare truppe al confine con la Finlandia appena entrata nella Nato. Il presidente russo verso il quinto mandato al Cremlino: come sarà?

COMMENTI ED EDITORIALI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il diesel domina il mercato dell'usato

Nel mercato delle auto usate, i **motori diesel continuano a dominare** con una quota del 41%. Questo può essere spiegato dal fatto che coloro che acquistano auto usate prevedono di utilizzarle per un periodo più breve, probabilmente prima che entrino in vigore i divieti europei sui motori diesel.

Si preferisce ancora gli incentivi per i motori termici

La resistenza al cambiamento non riguarda solo i consumatori, ma anche le politiche pubbliche. I grossi fondi destinati agli incentivi per le auto elettriche (423 milioni di euro) rimangono in gran parte intatti, con solo una piccola percentuale utilizzata (circa 10 milioni), a differenza dei **generosi incentivi per i motori a combustione interna** (120 milioni), che sono stati ampiamente sfruttati.

Inoltre, la resistenza al diesel non dipende solo dai prezzi ancora elevati delle auto elettriche, ma anche dalle **differenze socio-economiche e geografiche**. Mentre i residenti delle grandi città, in prevalenza appartenenti ai ceti medio-alti, sono più propensi a abbracciare la transizione ecologica, coloro che vivono nelle aree rurali e remote continuano a preferire i motori diesel per la loro praticità e autonomia.

Nonostante questa riscoperta del diesel, il suo futuro è ancora incerto e dipende dalle innovazioni tecnologiche. Il **biodiesel e il gasolio sintetico**, potrebbero aprire nuove strade per rendere i motori a combustione interna più sostenibili e in linea con gli obiettivi ambientali.



Publicato in: [Economia e Imprese](#)

Tag: [Auto](#), [Auto elettrica](#), [Diesel](#), [Motori](#)



Redazione FIRSTonline



Ernesto Auci



Marco De Poli

libere di VIVERE
RIPARTE IL TOUR 2024 DI LIBERE DI... VIVERE!
SPORT E SALUTE PER L'INCLUSIONE SOCIALE: PREVENIRE LA VIOLENZA SI PUÒ!
[clicca per partecipare gratuitamente!](#)

ARCHIVIO

Seleziona il mese



Redazione FIRSTonline
FIRSTonline è un giornale web indipendente di economia, finanza e borsa edito da A.L. Iniziative Editoriali S.r.l. con sede legale a Roma, fondata e controllata da [Ernesto Auci](#) e [Franco Locatelli](#) e partecipata da due soci di minoranza (Alessandro Pavese e Laura Rovizzi). Il portale e le sue applicazioni sono nel quotidiano realizzate da due agili redazioni, una a Milano e una a [Roma](#), e da un innovativo ed efficace team di manager dell'innovazione e del web.

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE...

- 

Pirelli scommette sul Sudamerica: crescono gli investimenti sulla transizione ecologica
- 

L'economia mondiale e il buco nero della Germania ma anche lo stato di Italia, Usa, Cina: domani sulle Lancette dell'economia
- 

I rifiuti elettronici da recuperare, opportunità che l'Italia non coglie appieno
- 

Le startup sfidano i cambiamenti climatici a colpi di investimenti. Il 2023 boom dell'equity

Commenta

Commento *

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

C'È UN GRUPPO ITALIANO CHE HA A CUORE LE GENERAZIONI FUTURE



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

ITALIAinforma
QUOTIDIANO ON-LINE

C'È UN GRUPPO ITALIANO CHE HA A CUORE LE GENERAZIONI FUTURE



LOGIN

Seguici su:

Cerca nel sito



Assoambiente: Veicoli a fine vita, Governo avvii un tavolo di consultazione di tutta la filiera

15/03/2024

“Il Governo avvii un tavolo di consultazione dei diversi rappresentanti della filiera dei veicoli a fine vita (produttori, demolitori, riciclatori) per definire una posizione condivisa sul prossimo Regolamento europeo relativo agli End of Life Vehicles (ELV) che il Governo nazionale possa portare in Europa”.

E' questo l'appello emerso nel corso del convegno “Dalla Direttiva 2000/53/CE ad un nuovo Regolamento Europeo per gli ELV”, promosso presso l'impianto Techemet di Ciriè (Torino) da ASSOAMBIENTE, l'Associazione che rappresenta le imprese che operano nel settore dell'igiene urbana, riciclo, recupero, economia circolare, smaltimento rifiuti e bonifiche, con il Patrocinio della Città Metropolitana di Torino e in collaborazione con Ecoeuro.

Nel suo intervento il Presidente ADA, Anselmo Calò ha sottolineato come: “Oggi esistono molti punti di convergenza tra i produttori di auto e i diversi attori della filiera del trattamento dei veicoli a fine vita. Su altri, come ad esempio la responsabilità estesa del produttore, andrà trovato un punto di incontro. E' quindi quanto mai opportuno che, in attesa che (presumibilmente dopo l'estate) riparta il dibattito a livello di Parlamento europeo sul Regolamento, il Governo avvii un Tavolo di consultazione con i diversi stakeholder con l'obiettivo di individuare una posizione unica che faccia la sintesi delle diverse istanze. In altri Paesi europei sono stati proprio i Governi a incentivare la costituzione di tavoli permanenti. Il Regolamento rappresenta un'occasione unica per consolidare a livello europeo un settore pilastro dell'economia circolare”.

Una prima risposta positiva all'appello è arrivata dal Vice Ministro del MASE Vanna Gava che ha sottolineato come: “Oggi va combattuta la sindrome

IL MAGAZINE

Italia Informa n° 1 -
Gennaio/Febbraio 2024



Archivio Magazine



Roma, previsioni meteo a 7 giorni

Italia > Lazio > Meteo Roma

ven 15	sab 16	dom 17	lun 18	mar 19	mer 20	gio 21
7.1°C 18.1°C	10.9°C 17.8°C	9.1°C 19.9°C	11.1°C 16.4°C	11.7°C 16.3°C	9.8°C 18.1°C	9.6°C 19.2°C

stampa PDF 3BMeteo.com

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Inserisci la tua mail

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

NIMBY, facendo conoscere realtà imprenditoriali tecnologicamente evolute. L'Italia è un modello di economia circolare a livello europeo e non può non essere ascoltata. Nel settore della demolizione veicoli occorre fare un salto di qualità, anche perché le operazioni di riciclo delle componenti dei veicoli ci possono aiutare a reperire le materie prime critiche. Il nuovo Regolamento aiuterà a raggiungere i risultati attesi, omogenizzando il quadro legislativo. Siamo disponibili, come fatto in passato, ad aprire nuovamente il dialogo con tutte le rappresentanze della filiera e farci portavoce in Europa di una proposta condivisa”.

All'evento hanno preso parte i principali stakeholders della filiera del fine vita dei veicoli: Gianmarco Giorda (ANFIA), Antonio Cernicchiaro (UNRAE), Cinzia Vezzosi (ASSOFERMET ed EURIC) e i rappresentanti delle Associazioni dei Demolitori e dei Frantumatori Anselmo Calò (ADA), Ruggiero Delvecchio (ADQ), e Stefano Leoni (AIRA). I relatori hanno illustrato la propria posizione sulla nuova proposta di Regolamento europeo che dovrebbe sostituire la Direttiva 2000/53/CE sul fine vita dei veicoli e quella sulla omologazione degli stessi prima di essere immessi nel mercato.

Dagli interventi è emersa una sostanziale convergenza su diversi punti contenuti nel testo della proposta di Regolamento, a partire dalla regolamentazione dell'export dei veicoli, alla maggiore tracciabilità di veicoli fuori uso e dei componenti venduti come ricambi e dall'opposizione alla norma che consente la consegna dei veicoli elettrici senza batteria da trazione e con parti mancanti (contrasto al cosiddetto “fai da te”), fino alla assoluta contrarietà ai centri di raccolta temporanei, nonché alla rimozione obbligatoria di materiali e componenti per cui non c'è un mercato. Resta ferma la necessità che gli impianti raggiungano l'obiettivo di riciclo sancito dalla norma. Tra i temi affrontati anche il reimpiego delle plastiche provenienti dal trattamento dei veicoli per motivi di sicurezza e per praticabilità effettiva (degrado polimeri).

Le conclusioni sono state affidate al Presidente di Assoambiente Chicco Testa che ha evidenziato come: “il settore dell'autodemolizione ha vissuto negli anni un'evoluzione decisamente significativa, grazie alla normativa e alla capacità di organizzazione degli operatori. Oggi serve una normativa che stimoli l'innovazione tecnologica e l'abilità delle imprese di far fronte ai problemi anche in questo settore. Occorre rafforzare la sinergia tra tutti i componenti della filiera per definire una posizione che poi il governo italiano possa supportare in Europa”.

L'incontro si è tenuto nel corso della prima tappa della nuova campagna di sensibilizzazione sul tema della corretta e sostenibile gestione dei rifiuti “IMPIANTI APERTI on The Road. Il viaggio per la sostenibilità”, promossa da Assoambiente, con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ANCI, ISPRA-SNPA e Sostenibilità in Lombardia.

Il convegno è stato seguito dalla visita all'impianto di trattamento dei catalizzatori della società americana TECHEMET.

ISCRIVITI

TUTTI GLI ARTICOLI

Home > Agenda eventi > Transizione di una filiera: rispondono gli economisti d'impresa. A Torino il 26...

Transizione di una filiera: rispondono gli economisti d'impresa. A Torino il 26 marzo

di Redazione - 15 Marzo 2024 0

Advertisement

ADV



"Quali prospettive e politiche industriali per la transizione della filiera automotive?". E' il titolo di un convegno che si terrà a Torino presso l'Auditorium Vivaldi, piazza Carlo Alberto 3, martedì 26 marzo alle ore 16.

L'appuntamento è con la XXXIII Giornata GEI in ricordo di Franco Momigliano, professore di economia industriale all'Università di Torino che negli anni '70 fu tra i soci fondatori dell'Associazione.

Il [programma](#) della giornata sulla transizione della filiera automotive prevede i seguenti relatori:

Alessandro Terzulli (SACE e Presidente GEI), **Alessandra Lanza** (Prometeia e GEI), **Giorgio Prodi** (Università Ferrara e GEI), **Innocenzo Cipolletta** (AIFI e GEI), **Paolo Scudieri** (Gruppo Adler e GEI, in attesa di conferma), **Patrizia Paglia** (ANFIA e Iltar Italbox), **Andrea Cardinali** (UNRAE).

Sul programma dettagliato ([qui](#)) c'è il link per registrarsi all'evento in presenza e per seguirlo on line nel caso non si possa partecipare.

– Iscriviti alla nostra [newsletter](#) e al nostro canale [YouTube](#) –

Share this:

- Facebook
- LinkedIn
- Twitter
- WhatsApp
- E-mail

TAGS [AUTO ELETTRICHE](#) [ECONOMISTI D'IMPRESA](#) [FILIERA AUTOMOTIVE](#) [GEI](#) [POLITICA INDUSTRIALE](#)

APRI COMMENTI ▼



La community della mobilità a emissioni zero.
PI 03641261205

Contattaci: info@vaielettrico.it

- f
- ig
- in
- tw
- yt



Nome

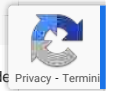
Cognome

Email*

A quale argomento sei più interessato
Scegli il tuo interesse

Fornisco il consenso al trattamento dei dati personali

Iscriviti



Urso: "Vogliamo un'altra casa auto in Italia" | FormulaPassion - News - Auto

Auto / News

Urso: "Delta del 35% tra produzione e vendite"

Il ministro delle Imprese e del Made in Italy: "Ci manca qualcosa perché l'Italia è l'unico Paese produttore in Europa ad avere una sola casa automobilistica"

Pubblicato il 17 Marzo 2024 ore 09:45

2 minuti

Il governo italiano sta continuando a lavorare affinché un nuovo costruttore automobilistico si convinca ad investire nella produzione nel nostro Paese.

Parola di Adolfo Urso, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, che a margine del G7 ha ribadito ancora una volta quella che ormai sembra una posizione chiara assunta dalla maggioranza in campo automotive.

Urso e la produzione auto in Italia

"In Italia abbiamo il più ampio delta tra produzione e immatricolazione di autoveicoli: si tratta di un gap del 30-35% - le parole di Urso riportate da Ansa - Abbiamo convenuto con [l'Anfia](#) che per mantenere competitiva l'industria dell'automotive bisogna soddisfare un mercato di almeno 1 milione e 300mila veicoli". Un target ambizioso che deve essere accompagnato da una produzione automobilistica interna di un certo calibro.

A caccia di nuovi costruttori

Ed ecco quindi che torna in campo la volontà del governo di attrarre nuovi produttori dall'estero. "Ci manca qualcosa perché l'Italia è l'unico Paese produttore in Europa ad avere una sola casa automobilistica - ha concluso Urso - A noi sarebbe sufficiente un altro soggetto in questo piano strategico. Per questo già da un anno stiamo lavorando con una task force per portare almeno un'altra casa automobilistica in Italia. Questo riguarda produttori asiatici ma anche occidentali".

Ultimi di Auto



L'intervista

Uliano (Fim Cisl)

“Più che cercare i cinesi il governo spinga sugli impianti italiani”

di Diego Longhin

TORINO – «Non corriamo troppo dietro ai cinesi. Per noi è prioritario affrontare il nodo della crescita della produzione nelle fabbriche Stellantis che già ci sono. Poi si può discutere degli altri costruttori, sempre che l'impatto non sia negativo su ciò che si fa nel nostro Paese». Ferdinando Uliano, 57 anni, domani sarà eletto nuovo segretario Fim-Cisl, raccogliendo il testimone da Roberto Benaglia.

Uliano, Urso continua a dire che se gli incentivi auto non favoriranno la crescita della produzione in Italia dal prossimo anno i soldi andranno a sostenere solo la produzione e l'arrivo di case cinesi in Italia. È una scelta che condividete?

«A parte che vorremmo vedere l'effetto che fanno questi incentivi. Sono stati annunciati più volte e ancora non sono disponibili. Mettere poi in contrapposizione domanda e offerta è un errore che il ministro continua a fare. Non si può sostenere o l'acquisto o la produzione, ma entrambi gli aspetti, in parallelo e per un periodo medio-lungo. Semmai i fondi sono insufficienti per farlo. Lo erano gli 8 miliardi stanziati da Draghi, lo sono i 5,3 miliardi che rimarranno nel 2025».

Quanti ne servirebbero?

«Molti di più. Siamo nel mezzo di una transizione: la differenza di prezzo tra un'auto a benzina e una elettrica è del 40%. Non si può sostenere l'acquisto nel 2024 e poi stop. Il pacchetto incentivi annunciato, che consideriamo positivo, dovrebbe funzionare almeno per quattro anni. Poi ci potrà essere una progressiva riduzione perché la differenza di prezzo si dovrebbe dimezzare nel giro di quattro-cinque anni. Lo stop di colpo provocherebbe uno shock come in Germania: tanti modelli, ma nessuno li compra».

Sulla produzione cosa va fatto?

«Per ritornare a 1 milione di veicoli fatti in Italia bisogna sostenere la crescita della produzione del 30%, aumentando l'efficienza, abbassando i costi energetici, accompagnando la trasformazione dell'indotto, più orientato alla meccanica rispetto al digitale e all'elettronica».

Qual è la priorità?

«Riempire gli stabilimenti italiani di modelli e far arrivare tutte le piattaforme Stellantis: manca ancora la Small. Il 30% in più di produzione lo vogliamo fare nei siti che già ci sono, a partire da Mirafiori, stabilimento che sta soffrendo di più. Prima il governo si concentri su

questo e incalzi Stellantis. Anche per questo, insieme agli altri sindacati metalmeccanici, si è deciso uno sciopero di 8 ore il 12 aprile con corteo a Torino».

Avere un secondo produttore, magari cinese, non servirebbe?

«Come priorità prima la saturazione degli stabilimenti che ci sono, poi la ricerca di un produttore. Poi dipende da cosa offre. Se è solo uno stabilimento di assemblaggio con tutti i componenti che vengono da fuori, come già fa la DR oggi, la ricaduta è minima. Se invece viene interessata la filiera e si realizzano batterie l'effetto è differente. Bisogna capire la concretezza dei piani. A noi non risultano progetti reali, abbiamo già visto passare troppi cinesi».

A quali si riferisce?

«La Faw doveva costruire le supercar nella Motor Valley. Mai viste. L'ex ministro Passera aveva trattato con DR e i cinesi di Chery per Termini Imerese. Pure Renzi aveva ipotizzato

l'arrivo di cinesi per l'ex stabilimento Fiat. Mai visti. Poi bisogna evitare che l'impatto di chi arriva sia negativo».

Con una fabbrica in più produzione e lavoro salgono....

Gli incentivi all'auto sono pochi, Stellantis aumenti la produzione a partire da Mirafiori

«Se le attività di un ipotetico secondo costruttore dovessero avere un impatto negativo su quelle di Stellantis si rischierebbe un travaso di produzione, non una crescita, e il traguardo di 1,3 milioni di mezzi rimarrebbe lontano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

880mila

Produzione 2023

La produzione nel 2023 secondo l'Anfia in Italia ha raggiunto quota 880 mila con un incremento del 10,5%

1,3 mln

L'obiettivo di Urso

Il ministro vuole arrivare a 1 milione e poi a 1,3 milioni con un secondo costruttore

Uliano (Fim Cisl)
"Più che cercare i cinesi il governo spinga sugli impianti italiani"

880mila
1,3 mln

ASUS BUSINESS Il partner per la tua azienda.

Perché scegliere ASUS Business?

Fai crescere il tuo business con noi

**Torino**

L'hub di di Mirafiori: Il 12 aprile sciopero unitario per chiedere garanzie sulla produzione nel sito torinese

**Ferdinando Uliano**

57 anni, domani sarà eletto nuovo segretario Fim-Cisl

Questo sito utilizza cookie di funzionalità e cookie analitici, anche di terze parti, per raccogliere informazioni sull'utilizzo del Sito Internet da parte degli utenti. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#). Chiudendo questo banner o accedendo a un qualunque elemento sottostante questo banner acconsenti all'uso dei cookie.

OK No



IN BREVE. UNA PROPOSTA DAGLI AUTODEMOLITORI. NOMINATO IL COMITATO ECOLABEL ECOAUDIT

MILANO LUN, 18/03/2024

Veicoli a fine vita: il Governo avvia un tavolo di consultazione di tutta la filiera per definire una posizione condivisa sul regolamento europeo

Insiediato il Comitato Ecolabel ed Ecoaudit



"Buon lavoro al Comitato per l'Ecolabel e l'Ecoaudit che si insedia, con lo scopo di sovrintendere e promuovere il marchio di qualità ecologica delle nostre imprese e l'uso di prodotti a basso impatto ambientale, favorendone il riconoscimento e una maggiore consapevolezza dei consumatori". Così la viceministra all'Ambiente che ha presieduto la seduta assieme alla capo dipartimento sviluppo sostenibile del ministero dell'Ambiente, Laura D'Aprile, e alla direttrice di economia circolare Silvia Grandi.

Una proposta dai demolitori d'auto

A Ciriè (Torino) prima tappa della campagna "Impianti Aperti on the Road": nel convegno sul nuovo regolamento europeo per i veicoli a fine vita la viceministra Vannia Gava riapre il dialogo con la filiera per la definizione di una posizione condivisa. "Il Governo avvia un tavolo di consultazione dei diversi rappresentanti della filiera dei veicoli a fine vita (produttori, demolitori, riciclatori) per definire una posizione condivisa sul prossimo Regolamento europeo relativo agli End of life vehicles (Elv) che il Governo nazionale possa portare in Europa". È questo l'appello emerso nel corso del convegno "Dalla Direttiva 2000/53/CE ad un nuovo Regolamento Europeo per gli Elv", promosso presso l'impianto Techemet di Ciriè (Torino) da Assoambiente con il patrocinio della città metropolitana di Torino e in collaborazione con Ecoeuro. Il presidente Ada, Anselmo Calò, ha sottolineato: "È opportuno che, in attesa che (presumibilmente dopo l'estate) riparta il dibattito a livello di Parlamento europeo sul Regolamento, il Governo avvia un Tavolo di consultazione con i diversi stakeholder con l'obiettivo di individuare una posizione unica che faccia la sintesi delle diverse istanze. In altri Paesi europei sono stati i Governi a incentivare la costituzione di tavoli permanenti". Una prima risposta all'appello è arrivata dalla viceministra dell'Ambiente Vannia Gava che ha sottolineato: "Le operazioni di riciclo delle componenti dei veicoli ci possono aiutare a reperire le materie prime critiche. Il nuovo Regolamento aiuterà a raggiungere i risultati attesi, omogeneizzando il quadro legislativo. Siamo disponibili, come fatto in passato, ad aprire nuovamente il dialogo con tutte le rappresentanze della filiera e farci portavoce in Europa di una proposta condivisa". All'evento hanno preso Gianmarco Giorda (Anfia), Antonio Cernicchiaro (Unrae), Cinzia Vezzosi (Assofermet ed Euric) e i rappresentanti delle associazioni dei demolitori e dei frantumatori Anselmo Calò (Ada), Ruggiero Delvecchio (Adq), e Stefano Leoni (Aira). Le conclusioni sono state affidate al presidente di Assoambiente Chicco Testa.



Ecologia Laura D'aprile Milano Silvia Grandi Assoambiente Vannia Gava Chicco Testa Demolitori Veicoli Fine Vita Ecoaudit Ecolabel Economia Circolare

LEGGI ALTRI ARTICOLI DI PAGINA ECOLOGIA

- 18/03/2024 **Per tutti gli isotopi! Trino dice a "quelli del no": adesso prendetevi le...**
- 18/03/2024 **A pieni polmoni. Il Rapporto Snpa certifica: sempre meglio la qualità dell'aria**
- 18/03/2024 **Ecoterroristi o ecovandali? Nuova aggressione, minacce contro la sede dell'Arpa...**
- 18/03/2024 **Il ponte di Messina. Avviata la procedura Via. Ecco tutti i documenti**

- PRIMA PAGINA
- ECOLOGIA
- GREEN LIFE
- ENERGIA
- ELETTRICITÀ
- RINNOVABILI
- UTILITIES
- EFFICIENZA ENERGETICA
- IMBALLAGGI
- TECNOLOGIA
- ALBO NOTANDA LAPILLO
- APPROFONDIMENTI
- CHI SIAMO
- TAGS

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER
PER ISCRIVERSI ALLA NEWSLETTER SETTIMANALE GRATUITA UTILIZZARE IL **FORM CONTATTI** IN FONDO ALLA PAGINA



CERCA
Cerca nel sito:

CALENDARIO EVENTI

« MARZO »

L	M	M	G	V	S	D
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31



VISITACI ANCHE SU:

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

lunedì 18 marzo 2024

GSA
IGIENE URBANA



9 - 11 Aprile 2024
Bergamo, Italia.

NEWS MERCATO DALLE ASSOCIAZIONI EVENTI ARCHIVIO RIVISTE SOCIAL ICONS



NEWS lunedì 18 marzo 2024

VEICOLI A FINE VITA: "IL GOVERNO AVVIA UN TAVOLO DI CONSULTAZIONE DI TUTTA LA FILIERA PER DEFINIRE UNA POSIZIONE CONDIVISA"

Veicoli a fine vita : a Ciriè (Torino) prima tappa della campagna "Impianti Aperti on the Road": nel convegno sul nuovo Regolamento europeo per i veicoli a fine vita il Vice Ministro Vannia Gava riapre il dialogo con la filiera per la definizione di una posizione condivisa.

"Il Governo avvia un tavolo di consultazione dei diversi rappresentanti della filiera dei veicoli a fine vita (produttori, demolitori, riciclatori) per definire una posizione condivisa sul prossimo Regolamento europeo relativo agli End of Life Vehicles (ELV) che il Governo nazionale possa portare in Europa".

E' questo l'appello emerso nel corso del convegno "Dalla Direttiva 2000/53/CE ad un nuovo Regolamento Europeo per gli ELV", promosso presso l'impianto Techemet di Ciriè (Torino) da ASSOAMBIENTE, l'Associazione che rappresenta le imprese che operano nel settore dell'igiene urbana, riciclo, recupero, economia circolare, smaltimento rifiuti e bonifiche, con il Patrocinio della Città Metropolitana di Torino e in collaborazione con Ecoeuro.

i&s
informatica e servizi

GSA TRIMESTRALE DI GESTIONE, TECNOLOGIA, CULTURA AMBIENTALE
IGIENE URBANA

COMBO, l'Isola Ecologica Informatizzata di ID&A

TERZA PAGINA
Ciriè
Soluzioni offsite
Regolamento Europeo
Startup Kompost

GESTIONE
Indagine ED
Riscaldamento
EPB e Cal of waste
Modellazione

SCENARI
Aria e Clima
Rischio offsite
Regolamenti-mobility

TECNOLOGIE
AI e connected

[Sfoggia l'anteprima](#)

[Scarica](#)

[Visita l'archivio](#)

[Ricevilo online](#)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nel suo intervento il Presidente ADA, **Anselmo Calò** ha sottolineato come: *"Oggi esistono molti punti di convergenza tra i produttori di auto e i diversi attori della filiera del trattamento dei veicoli a fine vita. Su altri, come ad esempio la responsabilità estesa del produttore, andrà trovato un punto di incontro. E' quindi quanto mai opportuno che, in attesa che (presumibilmente dopo l'estate) riparta il dibattito a livello di Parlamento europeo sul Regolamento, il Governo avvii un Tavolo di consultazione con i diversi stakeholder con l'obiettivo di individuare una posizione unica che faccia la sintesi delle diverse istanze. In altri Paesi europei sono stati proprio i Governi a incentivare la costituzione di tavoli permanenti. Il Regolamento rappresenta un'occasione unica per consolidare a livello europeo un settore pilastro dell'economia circolare"*.

Una prima risposta positiva all'appello è arrivata dal Vice Ministro del MASE **Vannia Gava** che ha sottolineato come: *"Oggi va combattuta la sindrome NIMBY, facendo conoscere realtà imprenditoriali tecnologicamente evolute. L'Italia è un modello di economia circolare a livello europeo e non può non essere ascoltata. Nel settore della demolizione veicoli occorre fare un salto di qualità, anche perché le operazioni di riciclo delle componenti dei veicoli ci possono aiutare a reperire le materie prime critiche. Il nuovo Regolamento aiuterà a raggiungere i risultati attesi, omogenizzando il quadro legislativo. Siamo disponibili, come fatto in passato, ad aprire nuovamente il dialogo con tutte le rappresentanze della filiera e farci portavoce in Europa di una proposta condivisa"*.

All'evento hanno preso parte i principali stakeholders della filiera del fine vita dei veicoli: **Gianmarco Giorda** (ANFIA), **Antonio Cernicchiaro** (UNRAE), **Cinzia Vezosi** (ASSOFERMET ed EURIC) e i rappresentati delle Associazioni dei Demolitori e dei Frantumatori **Anselmo Calò** (ADA), **Ruggiero Delvecchio** (ADQ), e **Stefano Leoni** (AIRA). I relatori hanno illustrato la propria posizione sulla nuova proposta di Regolamento europeo che dovrebbe sostituire la Direttiva 2000/53/CE sul fine vita dei veicoli e quella sulla omologazione degli stessi prima di essere immessi nel mercato.

Dagli interventi è emersa una sostanziale convergenza su diversi punti contenuti nel testo della proposta di Regolamento, a partire dalla regolamentazione dell'export dei veicoli, alla maggiore tracciabilità di veicoli fuori uso e dei componenti venduti come ricambi e dall'opposizione alla norma che consente la consegna dei veicoli elettrici senza batteria da trazione e con parti mancanti (contrasto al cosiddetto "fai da te"), fino alla assoluta contrarietà ai centri di raccolta temporanei, nonché alla rimozione obbligatoria di materiali e componenti per cui non c'è un mercato. Resta ferma la necessità che gli impianti raggiungano l'obiettivo di riciclo sancito dalla norma. Tra i temi affrontati anche il reimpiego delle plastiche provenienti dal trattamento dei veicoli per motivi di sicurezza e per praticabilità effettiva (degrado polimeri).

Le conclusioni sono state affidate al Presidente di Assoambiente **Chicco Testa** che ha evidenziato come: *"il settore dell'autodemolizione ha vissuto negli anni un'evoluzione decisamente significativa, grazie alla normativa e alla capacità di organizzazione degli operatori. Oggi serve una normativa che stimoli l'innovazione tecnologica e l'abilità delle imprese di far fronte ai problemi anche in questo settore. Occorre rafforzare la sinergia tra tutti i componenti della filiera per definire una posizione che poi il governo italiano possa supportare in Europa"*.

L'incontro si è tenuto nel corso della prima tappa della nuova campagna di sensibilizzazione sul tema della corretta e sostenibile gestione dei rifiuti "IMPIANTI APERTI on The Road. Il viaggio per la sostenibilità", promossa da Assoambiente, con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ANCI, ISPRA-SNPA e Sostenibilità in Lombardia. Il convegno è stato seguito dalla visita all'impianto di trattamento dei catalizzatori della società americana TECHEMET.

TA08: Anselmo Calò Assoambiente Vannia Gava Veicoli a fine vita

NOTIZIE RECENTI


Motori

Veicoli a fine vita. Gli operatori chiedono un tavolo col Governo

In vista della regolamentazione europea la mobilitazione dell'intera filiera

di Francesco Gentile • lunedì, 18 Marzo 2024 • 2558

“Il governo avvii un tavolo di consultazione dei diversi rappresentanti della filiera dei veicoli a fine vita (produttori, demolitori, riciclatori) per definire una posizione condivisa sul prossimo Regolamento europeo relativo agli End of Life Vehicles (ELV) che il Governo nazionale possa portare in Europa”. Lo chiede Assoambiente, l'associazione delle imprese del settore, che teme il nuovo regolamento dell'Unione.

Per tutti serve una normativa che stimoli l'innovazione tecnologica e l'abilità delle imprese di far fronte ai problemi anche in questo settore. Occorre rafforzare la sinergia tra tutti i componenti della filiera per definire una posizione che poi il governo italiano possa supportare in Europa.

Ancora punti non chiari

Il presidente delle imprese dei Servizi ambientali e Economia circolare, Anselmo Calò ha sottolineato come “oggi esistono molti punti di convergenza tra i produttori di auto e i diversi attori della filiera del trattamento dei veicoli a fine vita. Su altri, come ad esempio la responsabilità estesa del produttore, andrà trovato un punto di incontro. E' quindi quanto mai opportuno che, in attesa che (presumibilmente dopo l'estate) riparta il dibattito a livello di Parlamento europeo sul Regolamento, il Governo avvii un Tavolo di consultazione con i diversi stakeholder con l'obiettivo di individuare una posizione unica che faccia la sintesi delle diverse istanze. In altri Paesi europei sono stati proprio i Governi a incentivare la costituzione di tavoli permanenti. Il Regolamento rappresenta un'occasione unica per consolidare a livello europeo un settore pilastro dell'economia circolare”.

Sanitas

STUDIO)))IGITALE



MEKTRA

La "C.A.L. Mektra S.r.l." è un'azienda leader in lavori di meccanica di precisione in grado di soddisfare ogni tipo di richiesta con accurati controlli sulla qualità. Offre anche servizi di installazione e assistenza per ascensori nel Lazio. Lo staff altamente qualificato è disponibile per qualsiasi intervento.

Furti e borseggi nel centro storico di Roma, boom di arresti

• lunedì, 18 Marzo 2024



Focus Salute – Sindrome da policistosi ovarica, da nascita a pubertà

• lunedì, 18 Marzo 2024

Covid, Meloni “Il popolo italiano ha trovato la forza di

Gava: Italia modello di economia circolare

Una prima risposta positiva all'appello è arrivata dalla vice ministro del Ministero dell'Ambiente Vanna Gava che ha sottolineato la necessità della lotta alla sindrome Nimby attraverso la conoscenza delle imprese "tecnologicamente evolute." "L'Italia – ha spiegato la vice ministro – è un modello di economia circolare a livello europeo e non può non essere ascoltata . Nel settore della demolizione veicoli occorre fare un salto di qualità, anche perché le operazioni di riciclo delle componenti dei veicoli ci possono aiutare a reperire le materie prime critiche. Il nuovo Regolamento aiuterà a raggiungere i risultati attesi, omogenizzando il quadro legislativo. Siamo disponibili, come fatto in passato, ad aprire nuovamente il dialogo con tutte le rappresentanze della filiera e farci portavoce in Europa di una proposta condivisa".

Contrari a centri raccolta temporanei

La richiesta di un tavolo di concertazione viene dagli stakeholders della filiera del fine vita dei veicoli: Gianmarco Giorda (Anfia), Antonio Cernicchiaro (Unrae), Cinzia Vezzosi (Assofermet ed Euric) e i rappresentanti delle Associazioni dei Demolitori e dei Frantumatori Anselmo Calò (Ada), Ruggiero Delvecchio (Adq), e Stefano Leoni (Aira). Tutti registrano una sostanziale convergenza su diversi punti contenuti nel testo della proposta di Regolamento, a partire dalla regolamentazione dell'export dei veicoli, alla maggiore tracciabilità di veicoli fuori uso e dei componenti venduti come ricambi e dall'opposizione alla norma che consente la consegna dei veicoli elettrici senza batteria da trazione e con parti mancanti (contrasto al cosiddetto "fai da te"), fino alla assoluta contrarietà ai centri di raccolta temporanei, nonché alla rimozione obbligatoria di materiali e componenti per cui non c'è un mercato. Resta ferma la necessità che gli impianti raggiungano l'obiettivo di riciclo sancito dalla norma. Tra i temi affrontati anche il reimpiego delle plastiche provenienti dal trattamento dei veicoli per motivi di sicurezza e per praticabilità effettiva.

Condividi questo articolo:

Sponsor



#05 ELV UNRAE



< ARTICOLO PRECEDENTE

Confindustrie: il B7 stima in 373 miliardi di dollari il mercato 2024 dell'IA

ARTICOLO SUCCESSIVO >

Le vignette di Alex



Francesco Gentile

ARTICOLI CORRELATI

reagire"

🕒 lunedì, 18 Marzo 2024



Multidisciplinarietà è la parola chiave in radiologia

🕒 lunedì, 18 Marzo 2024



La Barba al Palo - Allenatori criticati ma giocatori non all'altezza

🕒 lunedì, 18 Marzo 2024



MENU

PneusNews.it

rivista online sul mondo dei pneumatici

✉ f 📺 in 🐦 🔍

CAR SERVICE by PNEUSNEWS



NOTIZIE PRODOTTI

18 Marzo 2024

Veicoli a fine vita: “il Governo avvii un tavolo di consultazione di tutta la filiera per definire una posizione condivisa sul Regolamento”



“Il Governo avvii un tavolo di consultazione dei diversi rappresentanti della filiera dei veicoli a fine vita (produttori, demolitori, riciclatori) per definire una posizione condivisa sul prossimo Regolamento europeo relativo agli End of Life Vehicles (ELV) che il Governo nazionale possa portare in Europa”.

E' questo l'appello emerso nel corso del convegno “Dalla Direttiva 2000/53/CE ad un nuovo Regolamento Europeo per gli ELV”, promosso presso l'impianto Techemet di Ciriè (Torino) da ASSOAMBIENTE, l'Associazione che rappresenta le imprese che operano nel settore dell'igiene urbana, riciclo, recupero, economia circolare, smaltimento rifiuti e bonifiche, con il Patrocinio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

della Città Metropolitana di Torino e in collaborazione con Ecoeuro.

Nel suo intervento il Presidente ADA, **Anselmo Calò** ha sottolineato come: *“Oggi esistono molti punti di convergenza tra i produttori di auto e i diversi attori della filiera del trattamento dei veicoli a fine vita. Su altri, come ad esempio la responsabilità estesa del produttore, andrà trovato un punto di incontro. E’ quindi quanto mai opportuno che, in attesa che (presumibilmente dopo l’estate) riparta il dibattito a livello di Parlamento europeo sul Regolamento, il Governo avvii un Tavolo di consultazione con i diversi stakeholder con l’obiettivo di individuare una posizione unica che faccia la sintesi delle diverse istanze. In altri Paesi europei sono stati proprio i Governi a incentivare la costituzione di tavoli permanenti. Il Regolamento rappresenta un’occasione unica per consolidare a livello europeo un settore pilastro dell’economia circolare”.*

Una prima risposta positiva all’appello è arrivata dal Vice Ministro del MASE Vannia Gava che ha sottolineato come: *“Oggi va combattuta la sindrome NIMBY, facendo conoscere realtà imprenditoriali tecnologicamente evolute. L’Italia è un modello di economia circolare a livello europeo e non può non essere ascoltata. Nel settore della demolizione veicoli occorre fare un salto di qualità, anche perché le operazioni di riciclo delle componenti dei veicoli ci possono aiutare a reperire le materie prime critiche. Il nuovo Regolamento aiuterà a raggiungere i risultati attesi, omogenizzando il quadro legislativo. Siamo disponibili, come fatto in passato, ad aprire nuovamente il dialogo con tutte le rappresentanze della filiera e farci portavoce in Europa di una proposta condivisa”.*

All’evento hanno preso parte i principali stakeholders della filiera del fine vita dei veicoli: Gianmarco Giorda (ANFIA), Antonio Cernicchiaro (UNRAE), Cinzia Vezzosi (ASSOFERMET ed EURIC) e i rappresentanti delle Associazioni dei Demolitori e dei Frantumatori Anselmo Calò (ADA), Ruggiero Delvecchio (ADQ), e Stefano Leoni (AIRA). I relatori hanno illustrato la propria posizione sulla nuova proposta di Regolamento europeo che dovrebbe sostituire la Direttiva 2000/53/CE sul fine vita dei veicoli e quella sulla omologazione degli stessi prima di essere immessi nel mercato.

Dagli interventi è emersa una sostanziale convergenza su diversi punti contenuti nel testo della proposta di Regolamento, a partire dalla regolamentazione dell’export dei veicoli, alla maggiore tracciabilità di veicoli fuori uso e dei componenti venduti come ricambi e dall’opposizione alla norma che consente la consegna dei veicoli elettrici senza batteria da trazione e con parti mancanti (contrasto al cosiddetto “fai da te”), fino alla assoluta contrarietà ai centri di raccolta temporanei, nonché alla rimozione obbligatoria di materiali e componenti per cui non c’è un mercato. Resta ferma la necessità che gli impianti raggiungano l’obiettivo di riciclo sancito dalla norma. Tra i temi affrontati anche il reimpiego delle plastiche provenienti dal trattamento dei veicoli per motivi di sicurezza e per praticabilità effettiva (degrado polimeri).

Le conclusioni sono state affidate al Presidente di Assoambiente Chicco Testa che ha evidenziato come: *“il settore dell’autodemolizione ha vissuto negli anni un’evoluzione decisamente significativa, grazie alla normativa e alla capacità di organizzazione degli operatori. Oggi serve una normativa che stimoli l’innovazione tecnologica e l’abilità delle imprese di far fronte ai problemi anche in questo settore. Occorre rafforzare la sinergia tra tutti i componenti della filiera per definire una posizione che poi il governo italiano possa supportare in Europa”.*

L’incontro si è tenuto nel corso della prima tappa della nuova campagna di sensibilizzazione sul tema della corretta e sostenibile gestione dei rifiuti “IMPIANTI APERTI on The Road. Il viaggio per la sostenibilità”, promossa da Assoambiente, con il patrocinio del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, ANCI, ISPRA-SNPA e Sostenibilità in Lombardia. Il convegno è stato seguito dalla visita all’impianto di trattamento dei catalizzatori della società americana TECHEMET.

