



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 13 al 19 febbraio 2024

Torino, 23 febbraio 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
12/15	Autobus	01/02/2024	<i>Quanto pesano i leggeri!</i>	2
18/22	Parts	01/02/2024	<i>Parts Aftermarket congress 2023 un 'edizione da record</i>	6
42/43	Parts	01/02/2024	<i>"Tornare al principio sempre sostenuto: essere neutrali dal punto di vista tecnologico" Gianmarco Gi</i>	11
54/56	Parts	01/02/2024	<i>Pronti ad accelerare</i>	13
14/21	Parts Truck	01/02/2024	<i>Anno bisesto, ma BUONO</i>	16
76/79	Parts Truck	01/02/2024	<i>Transizione ecologica e innovazione automotive</i>	24
22/27	Torino Storia	01/02/2024	<i>C'era una volta la FIAT (di Agnelli e Valletta)</i>	28
7	Corriere dell'Umbria	13/02/2024	<i>Dalle auto tasse per 71 miliardi (G.Massini)</i>	33
1+23	L'Edicola del Sud	13/02/2024	<i>Stellantis Addio ai turni di notte</i>	35
	Autobusweb.com	13/02/2024	<i>Mercato Europa, sono 31.020 i bus&coach immatricolati nel 2023 (+21%)</i>	37
	Automazione-plus.it	13/02/2024	<i>Digitalizzazione e sostenibilita'</i>	39
	Corriere.it	13/02/2024	<i>Auto, la tentazione cinese e l'Italia: se fosse Pechino il secondo grande produttore di vetture?</i>	41
	Gazzetta.it	13/02/2024	<i>Nuovi incentivi auto, Vavassori: "Bene ma in ritardo di due mesi"</i>	43
	Ilpiave.it	13/02/2024	<i>MECSPE 2024, a Bologna le aziende si confrontano sulla transizione digitale ed ecologica</i>	48
	Sicuraauto.it	13/02/2024	<i>Mercato auto: sara' Toyota il secondo produttore in Italia?</i>	50
	Tecnoedizioni.com	13/02/2024	<i>MECSPE 2024</i>	54
	Rai.it	14/02/2024	<i>La transizione ecologica, a "Punti di vista"</i>	57

MERCATO Italia 2023 sotto le 8 tonnellate

QUANTO PESA

+ 22,6
per cento



Sotto i 9,99 metri, sotto le 8 tonnellate: nel micro-mondo degli autobus, o meglio dei mini e midibus, più di qualcosa si muove. Le immatricolazioni nel 2023 hanno sfondato il tetto del migliaio: 1.097 le targhe dei leggeri. Iveco Bus padrone, il segmento degli scuolabus si 'mangia' quasi il 50 per cento dell'immatricolato, 52 gli elettrici (4,74 per cento del totale).

Dopo avervi parlato di come è andato il mercato dell'autobus italiano sopra le otto tonnellate sul numero della rivista di gennaio (con un approfondimento speciale di 6 pagine), perché non andare a vedere cosa è successo sotto le 8 ton, ovvero nella galassia dei mini e midibus?

Se i 'fratelli' maggiori in questo 2023 che abbiamo da poco salutato hanno registrato un +72 per cento sul 2022, con 4.043 nuove targhe (dal 2004 non

si sfiorava il tetto delle 4.000 immatricolazioni), anche i corti possono ritenersi soddisfatti dei risultati portati a casa. Infatti, stando alla banca dati Anfia, il mercato del bus italiano sotto le 8 tonnellate segna 1.097 nuove targhe, +22,6 per cento sul 2022 (quando il pallozziere si fermò 'in collina', a 895 unità).

Leader e classifica

Il 68,2 per cento delle 1.097 immatricolazioni '23 è appannaggio di Iveco

Bus, forte di 748 pezzi (135 sono Mobilcar). Anche in questo segmento, Iveco Bus, è market leader. L'anno scorso il costruttore si era fermato a quota 586. Seconda piazza per Daimler Buses: Mercedes-Benz ha confermato i 189 veicoli del 2022, pari a una fetta del 17,2 per cento. Terzo gradino per Fiat: 58 mezzi (erano 25 l'anno scorso), che valgono il 5,3 per cento del totale. Medaglia di legno per un'altra 'F', quella di Ford, che porta da 27 a 38

NO I LEGGERI!

TABELLA MERCATO TOTALE SOTTO 8 TON

	N° veicoli	% di mercato	N° veicoli	% di mercato	differenza % 2023/2022
	2023	2023	2022	2022	
Iveco Bus	748	68,2	586	65,47	27,6
Daimler Buses	189	17,2	189	21,12	-
Fiat	58	5,3	25	2,8	132
Ford	38	3,5	27	3,01	40,7
Volkswagen	21	1,9	43	4,8	-51,2
Karsan	10	0,9	1	0,11	900
Peugeot	10	0,9	7	0,8	42,9
Maxus	6	0,5	1	0,11	500
Suzhou Eagle	6	0,5	8	0,89	-25
Tecnobus	4	0,4	-	-	100
Tekne	3	0,3	-	-	100
Isuzu	2	0,2	-	-	100
Renalt	1	0,1	-	-	100
Altri	1	0,1	8	0,89	
Totale	1.097	100	895	100	+22,6

TABELLA PER SEGMENTI

	N° veicoli	% di mercato	N° veicoli	% di mercato
	2023	2023	2022	2022
Urbani	102	9,3	72	8
Extraurbani	151	13,76	79	8,8
Turistici	325	29,63	219	24,5
Scuolabus	519	47,31	525	58,7
Totale	1.097	100	895	100

I dati raccolti da Anfia inquadrano come si è mosso nel corso del 2023 il micro-mondo degli autobus sotto le 8 tonnellate: 1.097 le targhe, (contro le 895 del 2022), 419 delle quali al Nord, 848 veicoli diesel, 519 gli scuolabus.

SCUOLABUS

Brand	N° veicoli	% di mercato	N° veicoli	% di mercato	%
	2023	2023	2022	2022	
Iveco Bus	416	80,2	392	74,7	5,5
Daimler Buses	52	10	79	15	-5
Ford	21	4	9	1,7	3,3
Volkswagen	12	2,3	33	6,3	-4
Peugeot	7	1,3	7	1,3	-
Fiat	6	1,2	2	0,4	0,8
Maxus	5	1	0	0	100
MAN	0	0	1	0,2	-100
Opel	0	0	2	0,4	-100
Totale	519	100	525	100	-

TURISTICI

Brand	N° veicoli	% di mercato	N° veicoli	% di mercato	%
	2023	2023	2022	2022	
Iveco Bus	174	53,5	84	38,4	15,1
Daimler Buses	78	24	85	38,81	-14,81
Fiat	40	12,3	18	8,22	4,08
Ford	16	4,9	17	7,76	-2,86
Volkswagen	8	2,5	2	0,9	1,6
Suzhou Eagle	6	1,8	8	3,65	-1,85
Peugeot	2	0,6	0	0	100
Maxus	1	0,3	1	0,46	-0,16
Altri	0	0	4	1,8	-100
Totale	325		219	100	-

INTERURBANI

Brand	N° veicoli	% di mercato	N° veicoli	% di mercato	%
	2023	2023	2022	2022	
Iveco Bus	99	65,5	56	71	-5,5
Daimler Buses	28	18,5	17	21,5	-3
Fiat	11	7,3	4	5	2,3
Karsan	10	6,6	0	0	100
Ford	1	0,7	0	0	100
Volkswagen	1	0,7	2	2,5	-50
Altri	1	0,7	0	0	100
Totale	151	100	79	100	-

URBANI

Brand	N° veicoli	% di mercato	N° veicoli	% di mercato	%
	2023	2023	2022	2022	
Iveco Bus	59	57,8	54	75	-17,2
Daimler Buses	31	30,4	8	11,1	19,3
Tecnobus	4	3,9	0	0	100
Tekne	3	2,9	0	0	100
Isuzu	2	2	0	0	100
Fiat	1	1	1	1,4	-0,4
Peugeot	1	1	0	0	100
Renault	1	1	0	0	100
Ford	0	0	1	1,4	-100
Fuso	0	0	1	1,4	-100
Karsan	0	0	1	1,4	-100
Volkswagen	0	0	6	8,3	-100
Totale	102	100	72	100	-

Domina, anzi stradomina il motore a combustione interna diesel, con 848 veicoli sui 1.097 totali. Sono 194, invece, i mezzi a metano e sono tutti targati Iveco.

Gli elettrici puri sono 52: 18 Fiat, 10 Karsan, 6 Suzhou Eagle, 4 Iveco, 4 Tecnobus, 3 Ford, 3 Maxus, 3 Tekne, 1 Mercedes-Benz.

Tre gli ibridi gasolio-elettrico (Ford, Iveco, Mercedes).



le macchine (3,5 per cento è la quota di mercato).

Quinto posto per Volkswagen, che perde oltre il cinquanta per cento (il 51,2 per cento per l'esattezza): sono 21 i mezzi immatricolati nel 2023 (erano stati 43 nel 2022).

Dieci, tutti elettrici, i dieci pezzi di Karsan: la casa di Bursa (Turchia), ne aveva immatricolato appena uno l'anno precedente. A quota dieci anche Peugeot, che migliora di tre unità il risultato ottenuto nel 2022.

Sotto le dieci unità Maxus: 6 veicoli e quota di mercato pari allo 0,5 per cento. Sei pezzi anche per Suzhou Eagle (che ne cede due rispetto ai 12 mesi scorsi). Bene Tecnobus, che si riprende dallo zero in casella dell'anno scorso e ne immatricola 4. Stesso discorso, ma a quota 3, Tekne, poi Isuzu (2) e Renault (1).

I profili di missione

Praticamente metà dell'immatricolato - 519 su 1.097 - è appannaggio degli scuolabus. Qui Iveco Bus conferma ulteriormente la leadership con 416 mezzi e un market share dell'80,2 per cento. A distanza siderale Mercedes-Benz con 52 e Ford con 21. Sono invece 325 i mezzi immatricolati per servizi turistici, di cui 174 Iveco, 78 della Stella di Stoccarda e 40 Fiat. I minibus e midibus interurbani



LUNGHEZZA

	N° 2023	2023%	N° 2022	2022%	% 2023/2022
0 - 6,09 metri	66	6	34	3,9	2,1
6,10 - 7,99	787	72	576	64,4	7,6
8 - 9,99	244	22	285	31,7	-9,7
Totale	1.097	100	895	100	-

ALIMENTAZIONE

	N° 2023	2023%	N° 2022	2022%	% 2023/2022
Diesel	848	77,3	707	79	-1,7
Metano	194	17,7	170	19	-1,3
Elettrico	52	4,7	17	1,9	2,9
Ibrido	3	0,3	1	0,1	0,2
Totale	1.097	100	895	100	-

GEOGRAFIA

	N° 2023	2023%	N° 2022	2022%	% 2023/2022
Nord-Ovest	174	15,9	142	15,9	/
Nord Est	245	22,3	178	19,9	2,4
*Nord	419	38,2	320	35,8	2,4
Centro	327	29,8	318	35,5	-5,7
Sud e Isole	351	32	257	28,7	3,3
Totale	100	100	100	100	-

sono 151, di cui 99 Iveco, 28 Mercedes, 11 Fiat e 10 Karsan, modello e-Jest. Infine, dei 102 urbani, 59 sono sempre Iveco, 31 sempre Mercedes-Benz, ma spiccano quattro Tecnobus a batteria.

Motori, misure e geografia

Domina, anzi stradomina il motore a combustione interna diesel, con 848 veicoli sui 1.097 totali. Sono 194, invece, i mezzi a metano, tutti targati Iveco Bus. Gli elettrici puri sono 52: 18 Fiat, 10 Karsan, 6 Suzhou Eagle, 4 Iveco, 4 Tecnobus, 3 Ford, 3 Maxus, 3 Tekne, 1 Mercedes-Benz.

Tre gli ibridi gasolio-elettrico (1 Ford, 1 Iveco e 1 Mercedes-Benz).

787 dei 1.097 totali si collocano tra i 6,10 metri e i 7,99; 244, invece, dagli 8 ai 9,99. Appena 66, infine, quelli fino a 6,09 metri. Interessante vedere da dove arrivano le 1.097 targhe del 2023. Bene, il Sud e le Isole primeggiano con 351 immatricolazioni, seguite dal Centro Italia (327), Nord Est (245) e Nord Ovest (174). Certo, considerando il Nord nel suo insieme, le immatricolazioni sono 419.

Insomma, dati in rialzo. Che speriamo vengano confermati (incrementati, se possibile...) nel corso del 2024. Staremo a vedere se questo anno bisestile porterà fortuna...

Fabio Franchini

15

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Parts Aftermarket un'edizione record

Oltre 800 partecipanti e la presenza del Vicepremier e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini hanno decretato lo straordinario successo della 19ª edizione del Parts Aftermarket Congress 2023. Protagonista della due giorni dedicata al tema "Il post vendita in evoluzione. Nuove prospettive per uomini e aziende"

anche il mondo della riparazione, con la 4ª edizione del Car Carrozzeria Summit 2023. Nel discorso di apertura Maria Ranieri, Direttore della Divisione Automotive di DBInformation, ha dichiarato: "Nelle pur virtuose iniziative della Commissione Europea per attuare il Green Deal, cogliamo l'obiettivo dell'abbandono del motore endotermico in favore dell'elettrico. E quanto la grande

transizione all'elettrico in nome della sostenibilità sia davvero sostenibile è la grande domanda che ci facciamo oggi, senza nascondere il nostro scetticismo". Uno scetticismo ribadito con forza dal ministro Salvini, che ha rinnovato il pieno sostegno del Governo al comparto automotive italiano, sottolineando l'incongruità e il grave rischio di consegnare l'Europa a una mobilità affidata



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il Signore Matteo Salvini, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Maria Ranieri, Direttore Area Automotive di DBInformation e Roberto Briglia, Presidente di DBInformation

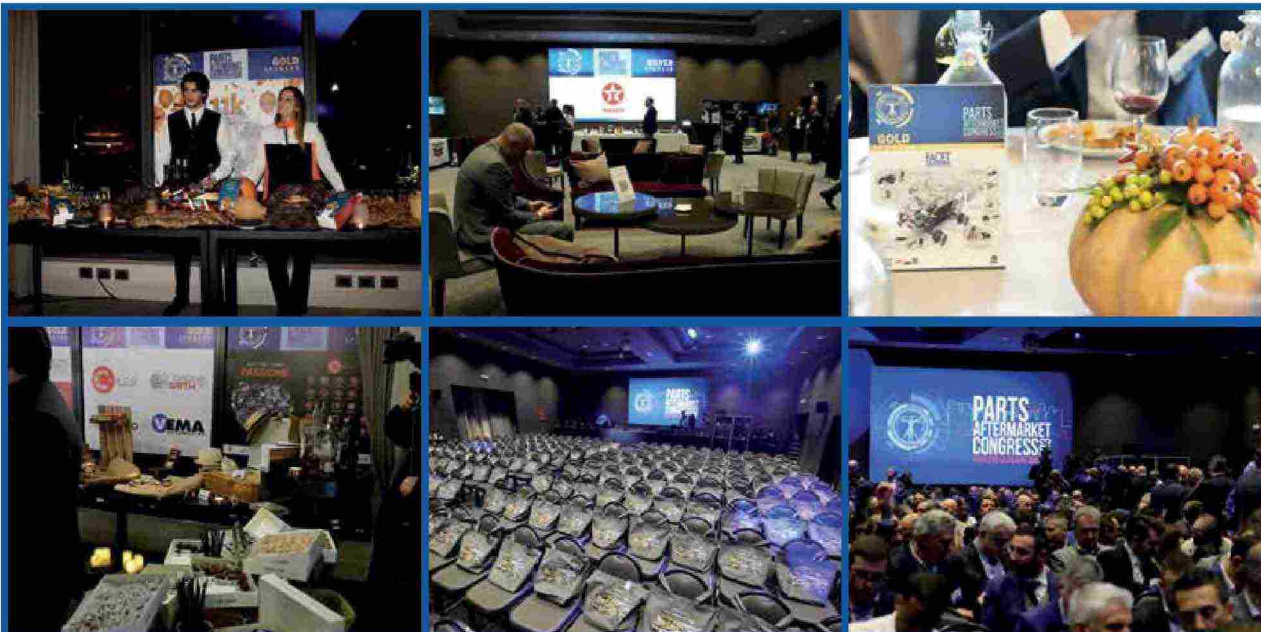
Congress 2023:

Di Manuela Battaglini, Andrea Martinello e Fulvio Miglio

ta alla sola motorizzazione elettrica in nome di una sostenibilità "che è giusta ma deve essere, oltre che ambientale, anche economica e sociale". I lavori sono iniziati con gli interventi di scenario generale dei settori automotive e aftermarket di Gianluca Di Loreto di Bain & Company e Marc Aguetzaz di GiPA Italia. Álvaro de la Cruz, Head of Communication di Figiefa, Piergiorgio Bec-

cari di Adira e Gianmarco Giorda di Anfia hanno dato voce alle associazioni di categoria. In rappresentanza dei grandi Gruppi della distribuzione globale sono intervenuti Robert Stevens di Groupauto International e Stéphane Antiglio di Parts Holding Europe. La tecnologia è stata al centro dell'intervento di Fabio Moiodi di Spencer Stuart, tra i massimi esperti di Intelligenza Artificiale.

Dario Casiraghi di Arval Italia ha approfondito il tema del noleggio quale spinta alla transizione energetica. Nel 2024 il Parts Aftermarket Congress celebrerà la 20ª edizione (11-12-13 novembre 2024 a Roma), festeggiando l'importante ricorrenza con tante nuove iniziative che coinvolgeranno il mondo aftermarket. Continuate a seguirci e buona lettura!



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



“La sostenibilità ambientale deve andare di pari passo con quella economica e sociale”

Sen. Matteo Salvini

*Vicepresidente del Consiglio dei ministri e
Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

Presenza istituzionale d'eccellenza quella del Vicepresidente del Consiglio dei ministri e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sen. Matteo Salvini intervenuto al Parts Aftermarket Congress 2023 il 22 novembre per testimoniare il pieno sostegno del Governo alle istanze del mondo automotive e del post vendita italiano, che in questo momento sono particolarmente urgenti e decisive per il futuro delle imprese del comparto.

Particolarmente apprezzata dal pubblico, la sua partecipazione ha dato lustro al convegno internazionale, contribuendo al grande successo della 19ma edizione. Accolto sul palco dal Presidente di DBInformation Roberto Briglia, il ministro ha subito voluto sottolineare non solo il piacere di essere presente all'evento ma anche il dovere, in qualità di ministro dei trasporti, di partecipare alla giornata di

lavori congressuali “anche perché sul tema dell'auto e di tutta la filiera stiamo facendo una grande battaglia che, inizialmente solitaria, non deve essere intesa come partitica, ma come una questione di sopravvivenza economica e culturale del Paese”.

È quindi giusto che l'impresa, la distribuzione, il commercio chiedano un sostegno alla politica? Certo, “se facciamo insieme alcune battaglie siamo più forti. Dire che dal 2035 si comperanno e venderanno solo auto elettriche non aiuta l'ambiente, è un suicidio economico, industriale e sociale senza senso”. Una ‘follia’ contro la quale siamo ancora in tempo per intervenire. “La norma è stata approvata, con tutto quello che ne consegue. E se qualcuno, a Bruxelles o Berlino, pensava di potere dettare le regole del mercato invadendo di prodotti europei Cina e America, ebbene i numeri ci dicono che ovviamente sta

accadendo esattamente il contrario. Ma se nelle prossime settimane e mesi la nostra diventerà una battaglia italiana e non tra partiti, nel 2026 potremo provare a ribaltarla. Perché fortunatamente siamo riusciti a imporre che nei prossimi anni venga effettuato dalle istituzioni europee un check sulla scelta del solo elettrico che è stata sciaguratamente approvata. Ovviamente in politica come nell'impresa la differenza la fanno i numeri e quindi solo la maggioranza può ribaltare la scelta, la minoranza può protestare, fare convegni e denunciare... Però penso che siamo in tempo per fermare una dipendenza che altrimenti, entro i prossimi cinquanta anni, ci consegnerà mani e piedi alla Cina. Io non so se le scelte fatte siano figlie di supponenza, arroganza, superficialità, o magari di altro... perché una scelta così idiota ai danni dell'industria italiana ed europea non ha altre spiegazioni se non interessi economici”. Caso esemplare, l'“acquisto a debito” nel PNRR di 3mila autobus elettrici: “Bello, molto green, ma l'Italia di questi 3mila quanti ne può produrre al massimo? Meno di un terzo. Gli altri dove li compriamo? In Cina.





Quindi noi mettiamo soldi a debito in bilancio per acquistare migliaia di mezzi elettrici (aggiungendo costi di componenti e manodopera) dall'altra parte del mondo". Ma, ha aggiunto il ministro, "in tanti si stanno accorgendo del danno semplicemente guardando i dati di vendita: in Spagna e alcuni altri Paesi europei, ormai il primo marchio di auto venduto negli ultimi mesi è cinese".

Riconoscendo il processo della transizione ecologica come dovuto e necessario, Salvini ha però ribadito che deve essere perseguito "nei dovuti modi e tempi, non a suon di tasse e imposizioni. Il 2035, nel mondo dell'auto, significa domani mattina. Ho chiesto ai tecnici: 'Ma le auto italiane di quante emissioni di CO₂ sono responsabili nel mondo?'. A conti fatti, le auto italiane contribuiscono per lo 0,3% alle emissioni globali di CO₂. Quindi noi, per passare dallo 0,3% allo 0,2%, stiamo massacrando un sistema industriale, una filiera produttiva... E intanto, per produrre quanto permetterebbe una riduzione minima,

si aumenta il carbone che viene bruciato nel mondo per produrre l'elettrico del domani. E aggiungo: le emissioni vanno calcolate sull'intero ciclo di vita dell'auto, la batteria elettrica ha dei costi di produzione, anche ambientali, prima durante e dopo il suo utilizzo".

Quindi, viva la neutralità tecnologica: "Ogni tanto sento dire che ce l'avrei con le auto elettriche, che amo il diesel e la benzina, l'inquinamento. Figuriamoci, ho due figli, ci tengo all'aria pulita, ma vorrei che i miei figli trovassero un lavoro fra qualche anno. Anche perché gli Euro 6 di ultima generazione, se usati bene, emettono praticamente zero. Quindi, di cosa stiamo parlando?". Per il ministro è sbagliato pensare che l'auto e il motore endotermico siano il nemico, istituire nelle città le zone a 30 l'ora: a Milano, come a Roma, l'auto è utilizzata per andare a lavorare, non per hobby... E in ogni caso, dei 39 miliardi di euro del PNRR da spendere complessivamente su rete idrica, dighe, ferrovie, alta velocità e molto altro, i 3/4 delle risorse

che il governo sta investendo sono destinati anche alla sostenibilità: "Però la sostenibilità ambientale deve andare di pari passo con quella economica e sociale - ha dichiarato fermamente il ministro - Mi auguro che il popolo dei produttori, molto spesso silenzioso, riesca a trovare il modo, garbatamente ma in maniera determinata, di fare sentire la propria voce. E quindi ci tenevo a dirvi che ci siamo, siamo al fianco delle piccole e



Parts 21

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

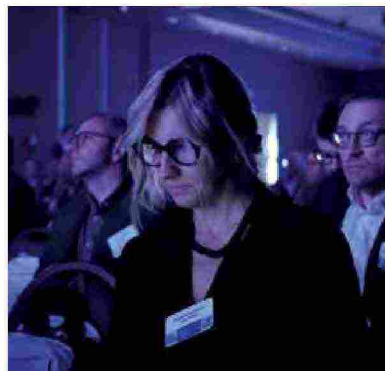
089849



medie aziende, innovative, portatrici dell'ingegno italiano. Quante sono le componenti di un'auto straordinaria a motore endotermico? E dove vengono pensate e prodotte? Quante sono le componenti di un motore elettrico? E dove vengono pensate e prodotte? Ecco, noi rischiamo veramente di mandare al macero il meglio della nostra ricerca, dell'impresa, della distribuzione. Proviamo a trovare il modo per

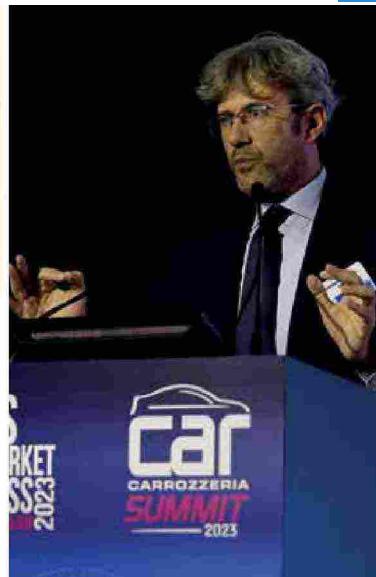
farci sentire... Sono qua per darvi la totale copertura. Alcune battaglie stiamo provando a vincerle. Sull'Euro 7 per esempio, follia nella follia. Approvi a Bruxelles una norma che dice che entro il 2035 si venderanno solo auto elettriche però, nel frattempo, devi passare dall'Euro 6 all'Euro 7. Come se le aziende potessero permettersi di investire in Ricerca e Sviluppo, anche nella componentistica, per

cambiare un prodotto che dopo qualche anno finirà al macero". Il lavoro italiano viene prima di tutto e di tutti; quindi, riuscire a combattere questa battaglia insieme è sì difficile, ma non impossibile: "Io non credo che l'importante sia partecipare e le battaglie perse non mi interessano. C'è in ballo il futuro economico e industriale del Paese, possiamo fare strade e autostrade innovative, però io vorrei che quelle strade fosse percorse da mezzi se non prodotti in Italia almeno che diano lavoro all'Italia. Non ci annoieremo. Quindi proviamo ad essere pragmatici: io cerco di portare al Ministero, in ogni mia giornata, un po' di concretezza e pragmatismo e la consapevolezza che senza gli imprenditori e le imprese l'Italia non va da nessuna parte. Quindi conto che il sistema produttivo italiano esista e resista. Se facciamo questo tratto di strada insieme, secondo me possiamo ribaltare la follia ideologica pseudoambientalista degli ultimi anni rimettendo al centro l'uomo, la donna, il diritto al lavoro e il diritto alla mobilità". ■



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





“Tornare al principio sempre sostenuto: essere neutrali dal punto di vista tecnologico”

Gianmarco Giorda

Direttore Generale **Anfia**

Sul tema “L'automotive europeo e i nuovi orizzonti della transizione green e digitale” ha fatto il punto Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) presentando al Parts Aftermarket Congress 2023 un focus su tre temi specifici: Euro 7, Europa vs Cina nell'elettrico e piano industriale al 2030 per il settore auto in Italia. L'Euro 7 è uno degli standard normativi che stanno impattando di più sul settore, confermando la bulimia regolatoria degli ultimi anni in Europa: si concentra sugli inquinanti locali come NO_x, PM10, PM23 eccetera, mentre il regolamento sulla CO₂ è già in vigore e per gli e-fuel si attende la clausola di review nel 2026. La buona notizia è che **Anfia** e le omologhe associazioni europee, giudicando irricevibili le proposte iniziali della Commissione Europea con target tecnicamente infattibili e troppo onerosi per i costruttori, supportati nella trattativa anche da alcuni componentisti, hanno ottenuto attraverso diversi incontri nell'ambito del ‘trilogo’ (la stessa Commissione, il Parlamento Europeo e il Consiglio UE)

il ritorno a standard normativi quasi in linea con il precedente Euro 6, lavorando sulle cosiddette tre T: test di omologazione, timing di entrata in vigore e target di emissioni. L'Euro 7, ha sottolineato Giorda, interessa anche la regolamentazione dei costruttori con piccoli volumi (ad esempio Ferrari e Lamborghini) e i limiti alle emissioni di particolato derivanti sia da sistemi frenanti sia da pneumatici: “I contenuti iniziali sono stati rivisti totalmente”. Qualche esempio per auto e commerciali leggeri: il regolamento per le nuove omologazioni è stato posticipato dal 2025 al 2027 e al 2029 per le immatricolazioni, con limiti emissivi simili all'Euro 6, e non sono stati introdotti nuovi inquinanti. Proroghe e modifiche, soprattutto per i test che continueranno a essere effettuati al banco e non su strada, sono state ottenute anche per i veicoli pesanti. Risultati minori per i piccoli costruttori (meno di 10mila unità l'anno), con la conferma dell'entrata in vigore al 2030, mentre per sistemi frenanti e pneumatici tutti i limiti e i test verranno fissati da un ente specializzato come l'Unece di Ginevra, anche per evitare duplicazioni normative.

“Non vorrei dare l'idea che non vogliamo decarbonizzare e ridurre gli inquinanti: siamo a favore di un Euro 7 fattibile che non mini la competitività, visto che già altre normative lo stanno facendo, come il regolamento CO₂ che impone il bando di tutto ciò che non è emissione zero allo scarico nel 2035. La speranza è che ci siano accorgimenti per tornare al principio sempre sostenuto: essere neutrali dal punto di vista tecnologico. Va bene darsi obiettivi, ma le tecnologie devono essere scelte dall'industria e non da chi legifera”.

La possibile invasione o conquista di importanti quote di mercato dei costruttori cinesi in Europa e in Italia sta tenendo banco: la Cina negli ultimi quattro anni ha venduto quasi 27 milioni di veicoli, un trend in crescita significativa che riguarda anche l'India mentre dal 2019, anno pre-Covid, al 2022 il Vecchio Continente ha perso quasi 5 milioni di unità vendute, incluso il Regno Unito. Il trend negativo interessa anche il Giappone e gli USA, che però tengono meglio grazie anche a una serie di misure protezionistiche per le produzioni sia di veicoli che di batterie e altri componenti. La produzione europea va solo un poco meglio delle vendite e tutto ciò, secondo Giorda, mette a rischio la tenuta di parecchi stabilimenti e filiere allargate: “Rischiamo di essere un vaso di coccio





tra gli USA e il Far East anche dal punto di vista dell'occupazione e della competitività. E in Italia scontiamo livelli di produzione di veicoli ormai da anni sotto il milione di unità quando nel 2000 eravamo oltre 1,7 milioni".

Le cause sono varie a partire dal maggiore costruttore nazionale, diventato la multinazionale Stellantis con processi decisionali diversi. Un benchmark di riferimento dovrebbe essere la Spagna, che invece cresce: "Occorre riportare in Italia dei volumi di produzione compatibili con una componentistica che, sia nel primo impianto sia in aftermarket, è al secondo posto dopo quella tedesca per fatturato e dipendenti grazie alla capacità di investire in tecnologia, innovazione e soprattutto internazionalizzazione riuscendo a portarsi a casa clienti dall'estero: una situazione distonica, dato che siamo solo l'ottavo produttore di veicoli in Europa".

Giorda ha segnalato altri fenomeni da monitorare. La Cina sta entrando in maniera significativa in Europa e da qualche mese è il primo esportatore di autoveicoli al mondo davanti a Germania, USA e Giappone: rimane focalizzata sull'elettrico - tecnologia che domina per competenze e materie prime necessarie per le batterie - ma recupera spazio anche sul motore termico attraverso partnership e

acquisizioni. Inoltre, il mercato interno cinese vede solo Volkswagen unico rappresentante estero nella top ten delle vendite tra i brand costruttori. Non bastasse, la market share cinese nei principali mercati europei sta raddoppiando rapidamente (in Italia oggi è al 5%). Non è un caso, dunque, che varie partnership e joint venture strategiche con i brand cinesi anche poco conosciuti finora da parte dei costruttori europei, tra cui Stellantis, stiano prendendo piede per partecipare a ricavi previsti in ulteriore crescita. Intanto, non sembrano avere riscontri positivi le recenti misure drastiche della Commissione Europea come l'annunciata investigazione antincentivi per annullare i vantaggi economici che il Governo cinese concede ai propri costruttori, abbassando il pricing. Anzi, si rischia sia di penalizzare gli investimenti dei brand europei in Cina sia di innescare reazioni pericolose, come quelle già registrate sui vincoli all'esportazione di metalli rari come germanio, gallio e grafite, da cui dipendono fortemente l'elettrificazione e anche i semiconduttori. "Dobbiamo cercare di mantenere un rapporto corretto con questo Paese", ha specificato Giorda. Riguardo al piano auto industriale al 2030 per l'Italia per la prima volta un'associazione, proprio Anfia, è stata chiamata dal Governo, in questo caso dal MIMIT (Ministero delle Imprese e

del Made in Italy), a stipulare un accordo impegnativo per definire le strategie nazionali del settore. Si parte da tre ambiziosi obiettivi: tornare a produrre entro cinque anni 1 milione di veicoli l'anno per poi aumentare di 200-300mila unità dal 2028 in avanti; il costruttore nazionale e la filiera collegata devono mantenere potenti le attività di Ricerca & Sviluppo e innovazione, l'unico driver in grado di creare una fertilizzazione col mondo della componentistica che ruota intorno, calcolando che con le fabbriche di puro assemblaggio non si andrà lontano; la componentistica italiana deve rimanere al centro delle strategie di sourcing del produttore nazionale, non guardando solo al low cost ma privilegiando competenze, competitività e impronta carbonica, rifornendosi da aziende vicine. Un ulteriore obiettivo sarà invogliare nuovi car maker, in particolare proprio i player cinesi, a produrre in Italia partendo da una perequazione dei dazi. "Analizzeremo anche - ha concluso Gainmarco Giorda - il gap di competitività rispetto ad altri Paesi. Non è possibile che la Spagna produca 2,2 milioni di autoveicoli e noi 800mila, ma la risposta ce l'abbiamo già: là l'energia costa il 40% in meno. Tutta una serie di fattori localizzativi ha fatto sì che in questi anni molte aziende abbiano preferito investire altrove".



Primo piano



Pronti ad accelerare

Neoparts ha presentato le strategie e i principali progetti che orienteranno nei prossimi anni l'organizzazione di ricambisti. L'obiettivo è crescere massimizzando la collaborazione e le convergenze con Nexus

di Andrea Martinello

In occasione della convention che si è tenuta il primo dicembre scorso a Palermo, Neoparts ha festeggiato i 10 anni di storia riunendo soci, fornitori e molte personalità dell'aftermarket. Un momento importante per guardare la strada percorsa finora e tracciare la rotta dei prossimi anni, nella convinzione che avere ambizioni elevate e una specifica visione del mercato possa fare la differenza. Il 2024 si prefigura infatti come un anno di svolta per il Gruppo di ricambisti: l'intenzione è quella di alzare ulteriormente l'asticella e superare i già soddisfacenti risultati del 2023. La squadra si amplierà presto con l'ingresso di tre nuovi soci e anche l'offerta di fornitori del pannello Nexus,

di cui Neoparts fa parte dal 2021, verrà significativamente ampliata.

Una realtà in crescita

Dopo il benvenuto iniziale di Andrea De Franco, Presidente di Neoparts, a fare il punto della situazione è stato il Direttore Commerciale Bruno Magalotti, che ha messo a confronto i risultati del 2023 con i numeri ancora più convincenti attesi per il 2024. Nel 2023 Neoparts si è presentata sul mercato come una realtà formata da 18 soci, con 43 punti vendita su tutto il territorio nazionale (mediamente 30mila codici disponibili in ogni punto vendita) e 6.500 officine gestite giornalmente. L'offerta si è attestata nel 2023



a 37 fornitori, di cui 9 del pannello fornitori di Nexus Automotive Italia. Il 2023 si sta per chiudere con un fatturato sell-out soci di 130 milioni di euro, segnando un +20% rispetto al 2022. "Neoparts, come è rappresentato nel nostro logo, è in continua e costante accelerazione: stiamo correndo verso obiettivi sempre più ambiziosi e i nostri soci, nel 2023, hanno avuto nel complesso un tasso di crescita doppio rispetto al mercato", ha sottolineato Magalotti. Tra i servizi distintivi di Neoparts occupa un posto di primaria importanza la fatturazione centralizzata, che coinvolge i ricambisti del Gruppo su specifici progetti con determinati fornitori, con i quali vengono condivisi obiettivi e strategie. Per assicurare la massima efficienza logistica a soci e fornitori, Neoparts si è dotata di un magazzino in outsourcing, situato a Parma, con una capienza di circa 300 posti pallet (1.080 metri cubi e 1.295 metri lineari).

2024: obiettivi e progetti

Neoparts è già totalmente proiettato verso il 2024 che, come sottolineato da Magalotti, sarà un anno di "ulteriore accelerazione". Nella

squadra entreranno infatti dal primo gennaio tre nuovi soci: Sperotto di Treviso, Fabretti di Venezia, Magazzino dell'Auto di Pistoia. Con questi nuovi ingressi la formazione arriverà a 21 soci, per un totale di 55 punti vendita.

Nel 2024 aumenteranno anche i fornitori a pannello, 56 in totale, di cui 26 facenti parte del panel Nexus. "Andremo quasi a raddoppiare la percentuale dei fornitori Nexus presenti nella nostra offerta, dal 24% del 2023 al 46% del 2024: vogliamo essere coerenti e coesi con l'organizzazione di cui facciamo parte - ha affermato Magalotti - Il target che ci siamo prefissati per il 2024 è di 180 milioni di euro di fatturato". Un altro, nuovo progetto su cui Neoparts punta molto è quello avviato con la società di rating Cribis. A partire da gennaio 2024, Cribis verificherà mensilmente la posizione di ogni socio per quanto riguarda la parte finanziaria (indici di liquidità, protesti, livello di indebitamento, procedure consensuali...), producendo ogni mese un rating riferito ad ogni socio e un rating complessivo per tutta l'organizzazione Neoparts. "Ogni fornitore avrà la possibilità di valutare mensilmente il nostro rating finanziario - spiega

Magalotti - Questo è fondamentale quando si opera in una dimensione europea e si ha a che fare con componentisti e aziende abituate a valutare in primo luogo i numeri". Ultimo innovativo progetto quello legato ai lubrificanti, considerati non più una commodity da pochi codici ma un prodotto da sviluppare a 360 gradi e che può aiutare i soci a crescere. A seguire in prima persona il progetto, interfacciandosi con i soci e i fornitori, sarà il tecnico-commerciale Alberto Celletti. L'obiettivo è di raddoppiare i volumi del business legato ai lubrificanti conquistando un mercato vasto che, secondo Neoparts, non è ancora pienamente presidiato dal mondo dei ricambisti e che per questo può offrire interessanti opportunità. Come sottolineato nel corso della convention, il lubrificante è infatti diventato a tutti gli effetti un "ricambio", richiedendo profondità di gamma e competenza tecnica. Per i ricambisti di Neoparts ciò può dunque tradursi in un'importante opportunità di crescita commerciale.

Investire per crescere

Nel 2024 Neoparts potenzierà anche la capacità logistica, con un aumento del 60% dei posti pallet. Nel primo trimestre verrà inoltre lanciato un nuovo sito, primo passo di una rinnovata logica di comunicazione, accompagnato da un piano di comunicazione nelle principali riviste di settore. Anche sul versante informatico sono previsti importanti investimenti: verrà creato un database con tutte le informazioni relative ai prodotti (codice prodotto, linea prodotto, performance di vendita, statistiche e dati...) che consentirà di avere un quadro dettagliato del business e strutturare un confronto approfondito con i fornitori. In un contesto di forte cambiamento, Neoparts ha inoltre sentito l'esigenza di approvare un programma triennale (2024-2027) che dia una chiara visione della propria mission e degli obiettivi da raggiungere, primo fra tutti quello di raggiungere una quota del 70% di fornitori Nexus. "Dobbiamo continuare con la massima determinazione il nostro percorso - ha ribadito Magalotti - Stiamo facendo una maratona e stiamo correndo tutti insieme: in

Primo piano



Da sinistra Andrea De Franco, Presidente di Neoparts e il Direttore Commerciale Bruno Magalotti



Un momento della tavola rotonda moderata da Maria Ranieri, Direttore di *Parts*: a sinistra Davide Sassetti, Coordinatore Area Mercato e Web di *Anfia* Aftermarket, a destra Stefano Bonaita, CEO di Nexus Automotive Italia



In senso orario: Davide Ghioni di Telos Group, Luca Cavaglieri di Terreni Tito, Arnaldo Agnolon di Osram, Antonio Gregorio di Fuchs e Luigi Fogagnolo di Sogefi Aftermarket Italia

questa fase stiamo accelerando, ma dobbiamo essere consapevoli di quanti sono i chilometri da percorrere". Nel corso della convention sono stati anche ringraziati i fondatori di Neoparts, con la consegna di una targa a Martina Rosiello e Mario Fiorello.

La filiera aftermarket a confronto

La convention di Neoparts si è rivelata anche un'importante occasione per mettere a confronto i vari livelli della filiera aftermarket. All'approfondita analisi del Professor Paolo Saluto (Osservatorio IAM del Politecnico di Torino) sull'evoluzione della distribuzione aftermarket è seguita la tavola

rotonda moderata da Maria Ranieri, Direttore di *Parts*. Si è discusso in particolare dell'entrata di Neoparts in Nexus Automotive Italia: un passo fondamentale, avvenuto nel 2021, che ha aperto al Gruppo nuove prospettive di sviluppo. Come ricordato da Stefano Bonaita, CEO di Nexus Automotive Italia, anche Nexus Automotive International ha compiuto 10 anni, e come per Neoparts questi anni sono stati vissuti all'insegna della velocità e dell'accelerazione, affrontando con risoluzione i cambiamenti di un settore in fortissima evoluzione. "In 10 anni Nexus è diventato il primo Gruppo mondiale per giro d'affari ma ha anche attivato società a latere affinché si creino più inte-

ressi nei soci e nei fornitori: un'operazione unica e innovativa nell'aftermarket. Lo scopo di Nexus è stato fin dall'origine quello di aggregare una comunità atta a sviluppare il business aftermarket, con particolare attenzione all'innovazione. A contraddistinguere Nexus sono l'agilità, la capacità di mettere insieme imprenditori e società innovative e non da ultimo la sostenibilità. Il rapporto con i fornitori a pannello, gli investimenti e la creazione di innovative start-up sono gli assi su cui puntiamo per 'mettere a terra' la nostra strategia". La parola è poi passata a Davide Sassetti, Coordinatore Area Mercato e Web di *Anfia* Aftermarket, che ha affrontato due tematiche cruciali per il futuro della filiera automotive italiana: il passaggio all'elettrico con il serrato confronto tra le posizioni dell'UE e quelle del nostro Governo e il tema della sostenibilità economica e sociale dei cambiamenti in atto ribadendo la necessità, da sempre sostenuta da *Anfia*, di avere un approccio di "neutralità tecnologica". La tavola rotonda è proseguita con un importante momento di confronto tra ricambisti, mondo della distribuzione e componentisti per avere il polso, ognuno dal suo punto di vista, dell'attuale situazione del mercato e valutare le possibili convergenze e i modi migliori per attuarle. Molti gli interventi dei ricambisti, che si sono potuti confrontare faccia a faccia con componentisti e distributori sulle tematiche che più stanno infiammando il mondo aftermarket. ■

MERCATO



Anno bisesto, ma **BUONO**

Se il 2023 è stato un anno difficile, vissuto tra inflazione e recessione, il 2024 si presenta con buone prospettive per l'Europa. Il 2023 chiude bene per i camion: leggeri +22,5%, autocarri sopra le 16 tonnellate (83,9% del mercato) +12% rispetto al 2022, mentre gli autobus chiudono in crescita del 56,2% sul 2022 e i rimorchi e semirimorchi in flessione del 7,9%

di Miriam Sala

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MERCATO

Inizio d'anno, tempo di bilanci per l'anno appena concluso e di previsioni per quello che sarà. Il 2023 è stato un anno difficile dal punto di vista economico e geopolitico, un anno di incertezza, caratterizzato da due termini ricorrenti nelle nostre analisi: inflazione e recessione. Inflazione che già dal 2022 ha caratterizzato l'andamento dell'economia globale, in particolare dell'Europa. Fortunatamente, buone prospettive si attendono per il 2024. Il dato Eurostat sull'andamento dei prezzi al consumo nell'Area Euro a dicembre 2023 lascia ben sperare. L'inflazione nell'area ha registrato un incremento annuale del 2,9% rispetto al +2,4% di novembre e al +9,2% dello stesso mese del 2022. Il dato ha confermato l'indicazione preliminare.

Su base mensile i prezzi al consumo nell'Area Euro hanno registrato un aumento dello 0,2%. Il dato core (che esclude cibo, energia, alcol e tabacco) ha evidenziato un incremento del 3,4% su base annuale. La seconda, uno spauracchio che l'Europa ha temuto molto e che negli ultimi mesi si è sempre più concretizzato. In particolare è la Germania, traino d'Europa, a sperimentare un cambio d'anno accidentato. L'economia più forte d'Europa ha chiuso il 2023 in recessione, mentre il 2024 si è aperto tra le proteste e gli scioperi contro i piani del Governo. Il PIL del 2023 si è contratto dello 0,3%, sostanzialmente in linea con le attese. Le ultime previsioni del Fondo Monetario Internazionale ipotizzavano una flessione dello 0,5% a cui dovrebbe fare seguito una ripresa dello 0,9% nel 2024. In particolare l'ultimo trimestre dello scorso anno ha fatto registrare, secondo le stime preliminari, un arretramen-

to dello 0,3% nel confronto con il terzo trimestre. Destatis (l'istituto tedesco di statistica) rileva come il 2023 sia stato caratterizzato da una flessione dell'industria, soprattutto nel comparto energetico ed in generale nella manifattura, ad eccezione dell'industria automobilistica e dei mezzi di trasporto. Sono i settori energivori a scontare l'aumento dei costi dell'energia come conseguenza della guerra in Ucraina e dell'interruzione delle forniture dalla Russia, di cui la Germania era primo cliente. In difficoltà è anche il settore edile, che risente degli aumenti dei tassi che rendono più costoso accendere un mutuo. Per tutto il 2023 i prezzi delle abitazioni risultano in flessione, con un vero e proprio crollo negli ultimi mesi dell'anno. A limitare il calo del PIL sono stati i servizi, ancora in crescita ma in maniera inferiore rispetto ai due anni precedenti.

LA CONGIUNTURA INTERNAZIONALE

L'economia internazionale ha continuato a crescere nel 2023, in moderata decelerazione rispetto all'anno precedente. Le più recenti previsioni della Commissione Europea mostrano un ulteriore rallentamento del PIL mondiale in entrambi gli anni dell'orizzonte di previsione (+3,1% e +2,9% rispettivamente per il 2023 e 2024). Le prospettive economiche internazionali restano caratterizzate da elevata incertezza e rischi al ribasso legati principalmente all'acuirsi e al diffondersi delle tensioni geopolitiche e a condizioni finanziarie meno favorevoli. Nel corso dell'anno l'inflazione ha registrato una generalizzata moderazione dovuta all'orientamento più restrittivo della politica monetaria e al calo

MERCATO



delle quotazioni delle materie prime energetiche rispetto ai picchi dello scorso anno. L'inflazione core ha mostrato un percorso di rientro più graduale. A fronte di questo andamento ci si aspetta che la fase di rialzo dei tassi delle principali banche centrali si avvii a conclusione. Le maggiori economie, in base alla lettura degli ultimi dati disponibili, hanno registrato un dinamismo eterogeneo: a fronte di una forte accelerazione del PIL in Cina e negli USA nel terzo trimestre, la crescita dell'Area Euro è rimasta stagnante. Il PIL cinese e quello statunitense tra luglio e settembre hanno segnato un incremento dell'1,3% in termini congiunturali (+0,5% la variazione dei precedenti tre mesi per entrambe le economie). Per questi due Paesi, la Commissione Europea stima un'accelerazione della crescita quest'anno e un rallentamento nel 2024 (per la Cina rispettivamente pari a +5,2% e +4,6%, per gli Stati Uniti +2,4% e +1,4%).

16

LA SITUAZIONE IN EUROPA

Nell'Area Euro il PIL ha mostrato una marginale flessione congiunturale (-0,1% dopo il +0,2% dei tre mesi precedenti). Nel dettaglio nazionale, tra luglio e settembre la Germania ha sperimentato un lieve calo (-0,1%) a fronte di un tasso di crescita positivo per Francia e Spagna (+0,1% e +0,3% rispettivamente). Secondo la Commissione Europea l'attività economica dell'Area Euro sperimenterebbe un rallentamento significativo per l'anno in corso (+0,6%), a cui seguirebbe un'accelerazione nel 2024 (+1,2%). Tra i principali Paesi, la Spagna crescerebbe quest'anno del 2,4% (+1,7% nel 2024), la Francia dell'1,0% (+1,2%) mentre la Germania segnerebbe un calo

LCV

ITALIA - LCV CON PTT ≤3.500 KG - TREND MENSILE
ARCHIVIO AGGIORNATO AL 31/12/2023 - ELABORAZIONI PER DATA TARGA

Mesi	2023	2022	Var. % 23/22
Gennaio	13.191	12.061	9,4
Febbraio	14.743	15.053	-2,1
Marzo	18.976	16.532	14,8
Aprile	13.563	14.116	-3,9
Maggio	17.274	15.688	10,1
Giugno	16.942	13.050	29,8
Luglio	16.407	12.678	29,4
Agosto	10.896	7.999	36,2
Settembre	17.564	12.264	43,2
Ottobre	19.415	13.610	42,7
Novembre	19.108	12.545	52,3
Dicembre	17.539	14.069	24,7
Totale	195.618	159.665	22,5
Gen-Dic	195.618	159.665	22,5

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



AUTOCARRI

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOCARRI CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 31/12/2023 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2023	2022	Var. % 23/22
Gennaio	2.560	2.209	15,9
Febbraio	2.181	2.183	-0,1
Marzo	2.621	2.356	11,2
Aprile	1.975	1.895	4,2
Maggio	2.946	2.436	20,9
Giugno	2.763	2.328	18,7
Luglio	2.777	2.130	30,4
Agosto	2.540	1.457	74,3
Settembre	1.595	1.835	-13,1
Ottobre	2.214	2.183	1,4
Novembre	2.583	2.123	21,7
Dicembre	1.832	2.553	-28,2
Totale	28.587	25.688	11,3
Gen-Dic	28.587	25.688	11,3

Area Geografica	Gen-Dic 2023	Gen-Dic 2022	Var. % 23/22
Nord Ovest	8.126	7.404	9,8
Nord Est	7.778	7.288	6,7
Centro	4.576	4.123	11,0
Sud-Isole	8.107	6.873	18,0
Totale	28.587	25.688	11,3

Classi di peso (kg)	Gen-Dic 2023	Gen-Dic 2022	Var. % 23/22
3.501 - 5.000	147	91	61,5
5.001 - 8.000	2.253	2.283	-1,3
8.001 - 12.500	1.296	1.147	13,0
12.501 - 16.000	901	739	21,9
>16.000	23.990	21.428	12,0
Totale	28.587	25.688	11,3

Tipologia	Gen-Dic 2023	Gen-Dic 2022	Var. % 23/22
Trattori	14.859	13.566	9,5
Cabinati	13.728	12.122	13,2
Totale	28.587	25.688	11,3

Destinazione	Gen-Dic 2023	Gen-Dic 2022	Var. % 23/22
Cantiere	2.588	2.259	14,6
Stradali	25.999	23.429	11,0
Totale	28.587	25.688	11,3

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut. Min. DO7161/H4)

nell'anno corrente (-0,3%) seguito da un recupero il prossimo anno (+0,8%). Relativamente alle variabili esogene internazionali, lo scorso anno il tasso di cambio si è attestato a 1,05 dollari per euro, mentre per il 2023 si stima un progressivo deprezzamento dell'euro che raggiungerà 1,08 dollari. In base all'ipotesi tecnica sottostante la previsione, il tasso di cambio resterà invariato nel 2024. Le quotazioni del Brent, pari a 99,8 dollari al barile nel 2022, sono previste in discesa a 83 dollari al barile nel biennio di previsione. Secondo le ultime stime di Eurostat, prosegue la flessione della produzione industriale in Europa. Dopo il calo dello 0,7% registrato a ottobre, nell'Eurozona a novembre è diminuita dello 0,3%. Anche nell'insieme dell'UE, dopo il -0,5% di ot-

tobre, a novembre la produzione industriale è scesa dello 0,2%.

Su base annua, rispetto al novembre 2022, il calo è stato del 6,8% nell'Eurozona e del 5,8% nell'UE. Su base congiunturale, a novembre 2023 la produzione industriale nell'area dell'euro è diminuita del 2,0% per i beni di consumo durevoli, dello 0,8% per i beni strumentali e dello 0,6% per i beni intermedi, mentre è cresciuta dello 0,9% per l'energia e dell'1,2% per i beni di consumo non durevoli. Nell'UE la produzione industriale è diminuita del 1,8% per i beni di consumo durevoli, dello 0,8% per i beni strumentali e dello 0,7% per i beni intermedi. La produzione è invece cresciuta dello 0,7% per l'energia e dell'1,7% per i beni di consumo non durevoli. Tra gli Stati membri per i quali sono dispo-

nibili i dati, le diminuzioni mensili maggiori sono state registrate in Grecia (-4,1%), Slovacchia (-4,0%) e Belgio (-3,8%). Gli aumenti più elevati sono stati osservati in Danimarca (+9,1%), Slovenia (+3,7%) e Portogallo (+3,4%). La produzione industriale nell'Area Euro, rispetto a novembre 2022, è diminuita del 10,3% per i beni strumentali, dell'8,0% per i beni di consumo durevoli, del 6,9% per i beni di consumo non durevoli e del 5,2% per i beni intermedi, mentre è cresciuta dello 0,8% per l'energia. Nell'UE la produzione industriale è diminuita del 1,8,7% per i beni strumentali, dell'8,4% per i beni di consumo durevoli, del 5,6% per i beni intermedi e del 3,8% per i beni di consumo non durevoli. La produzione è cresciuta dell'1,0% per l'energia. Tra gli Stati membri

MERCATO

AUTOBUS

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOBUS CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 31/12/2023 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE



Mesi	2023	2022	Var. % 23/22
Gennaio	404	297	36,0
Febbraio	415	285	45,6
Marzo	504	225	124,0
Aprile	308	179	72,1
Maggio	339	212	59,9
Giugno	386	254	52,0
Luglio	489	166	194,6
Agosto	457	250	82,8
Settembre	596	485	22,9
Ottobre	442	234	88,9
Novembre	451	267	68,9
Dicembre	328	423	-22,5
Totale	5.119	3.277	56,2
Gen-Dic	5.119	3.277	56,2

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut. Min. DO7161/H4)

Area geografica	Gen-Dic 2023	Gen-Dic 2022	Var. % 23/22
Nord Ovest	1.224	760	61,1
Nord Est	1.104	808	36,6
Centro	990	793	24,8
Sud-Isole	1.801	916	96,6
Totale	5.119	3.277	56,2

Segmento Anfia	Gen-Dic 2023	Gen-Dic 2022	Var. % 23/22
Autobus/Midibus urbani	1.374	875	57,0
Autobus/Midibus interurbani	2.141	1.159	84,7
Autobus/Midibus turistici	502	337	49,0
Minibus	574	362	58,6
Scuolabus	528	544	-2,9
Totale	5.119	3.277	56,2

per i quali sono disponibili i dati, le diminuzioni annuali più significative sono state registrate in Irlanda (-30,4%), Belgio (-11,6%) e Bulgaria (-10,9%). Gli aumenti più elevati sono stati osservati in Danimarca (+14,4%), Croazia (+4,8%) e Svezia (+3,4%).

LA CONGIUNTURA ITALIANA

Secondo le stime Istat pubblicate a dicembre 2023 l'economia italiana è attesa in crescita dello 0,7% sia nel 2023 che nel 2024, in rallentamento rispetto al 2022. Nel biennio di previsione, l'aumento del PIL verrebbe sostenuto principalmente dal contributo della domanda interna al netto delle scorte (+0,8 punti percentuali nel 2023 e +0,7 p.p. nel 2024) a fronte di un contributo della domanda estera netta marginalmente negativo nel 2023 (-0,1 p.p.) e nullo nel 2024. La domanda interna sarà trainata

principalmente dai consumi privati (+1,4% nel 2023 e +1,0% nel 2024) sostenuti dalla decelerazione dell'inflazione, da un graduale (anche se parziale) recupero delle retribuzioni e dalla crescita dell'occupazione. L'occupazione, misurata in termini di unità di lavoro (ULA), segnerà un aumento in linea con quello del PIL (+0,6% nel 2023 e +0,8% nel 2024), a cui si accompagnerà un calo del tasso di disoccupazione (7,6% quest'anno e 7,5% l'anno prossimo). L'inflazione è attesa in calo per effetto della discesa dei prezzi dei beni energetici e delle conseguenze delle politiche monetarie restrittive attuate dalla BCE. La dinamica del deflatore della spesa delle famiglie residenti scende nell'anno corrente al +5,4% e al +2,5% nel 2024. Lo scenario previsivo sconta l'ipotesi del proseguimento del calo dei prezzi al consumo e dei listini delle materie

prime importate, di una graduale ripresa del commercio mondiale e della progressiva attuazione del piano di investimenti previsti nel PNRR. Secondo i dati Istat, a novembre 2023 l'indice della produzione industriale è in calo del 3,1% rispetto a novembre 2022, mentre cala dell'1,5% rispetto a ottobre 2023. Anche l'indice della produzione per il solo settore automotive è in flessione, nello specifico del 2,4% rispetto a novembre 2022, ma in leggero aumento rispetto al mese precedente (+1,5%).

Nei primi undici mesi del 2023, l'indice della produzione industriale nel suo complesso registra un calo (-2,6%). In controtendenza, nello stesso periodo, il settore automotive registra un incremento del 7,3%. A novembre 2023, i singoli comparti del settore automotive mostrano le seguenti variazioni tendenziali:



“

In Italia la domanda interna sarà trainata principalmente dai consumi privati (+1,4% nel 2023 e +1,0% nel 2024) e lo scenario previsivo sconta l'ipotesi del proseguimento del calo dei prezzi al consumo e dei listini delle materie prime importate, di una graduale ripresa del commercio mondiale e della progressiva attuazione del piano di investimenti previsti nel PNRR

19

- l'indice della produzione di autoveicoli (cod. Ateco 29.1) è in aumento del 3,3% nel mese e del 19,3% nel cumulato del 2023;
- l'indice della produzione di carrozzerie R&S (cod. Ateco 29.2) aumenta del 24,1% nel mese e del 7,4% nel cumulato del 2023;
- l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli (cod. Ateco 29.3) risulta in calo dell'11,3% nel mese e in calo del 3,2% nel cumulato del 2023.

DOMANDA DI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

Veicoli commerciali <3.500 kg ptt

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri, che aveva chiuso il 2022 in negativo (-12,3% sui volumi del 2021), ribalta la tendenza nel 2023 e torna a mostrare un segno positivo.

Dopo l'andamento alquanto altalenante del primo quadrimestre, a partire da maggio la variazione è sempre positiva e costantemente in crescita su base tendenziale.

I mesi di settembre, ottobre e novembre chiudono rispettivamente a +43,2%, +42,7% e +52,3%, crescite record in confronto agli stessi mesi del 2022.

Dicembre, con +24,7, segna un rallentamento nelle vendite, ma contribuisce comunque a chiudere l'anno a +22,5%, con quasi 196mila volumi immatricolati a fronte dei 160mila dell'anno precedente.

Autocarri >3.500 kg ptt

Anche gli autocarri pesanti chiudono il 2023 in crescita, a 28.587 unità contro le 25.700 circa del 2022. In percentuale, i volumi

immatricolati registrano una variazione positiva dell'11,3%.

Il trend mensile mostra una variazione quasi sempre positiva ad eccezione di febbraio, quando i volumi sono rimasti pressoché stabili, settembre, che ha segnato un calo del 13,1% e dicembre, il mese peggiore, che registra una flessione del 28,2%. Nell'anno considerato crescono tutte le aree. Il Sud registra la crescita maggiore con +18%, seguito dal Centro (+11%), dal Nord Ovest (+9,8%) e dal Nord Est (+6,7%). Per distribuzione, sono due le aree che hanno registrato più immatricolazioni: il Nord Ovest e il Sud con le isole, entrambi con un market share del 28,4%. Seguono il Nord Est (27,2%) e infine il Centro con il 16%. Nell'analisi per classi di peso gli autocarri sopra

TRUCK

MERCATO



RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

ITALIA - IMMATRICOLATO R&S CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 31/12/2023 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2023	2022	Var. % 23/22
Gennaio	1.344	1.227	9,5
Febbraio	1.330	1.368	-2,8
Marzo	1.708	1.674	2,0
Aprile	1.192	1.257	-9,9
Maggio	1.470	1.743	-15,7
Giugno	1.372	1.554	-11,7
Luglio	1.343	1.611	-16,6
Agosto	952	1.177	-19,1
Settembre	1.321	1.372	-3,7
Ottobre	1.258	1.309	-3,9
Novembre	1.436	1.284	11,8
Dicembre	870	1.286	-32,3
Totale	15.536	16.862	-7,9
Gen-Dic	15.536	16.862	-7,9

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut. Min. DO7161/H4)

Area geografica	Gen-Dic 2023	Gen-Dic 2022	Var. % 23/22
Nord Ovest	4.237	4.191	1,1
Nord Est	4.704	5.353	-12,1
Centro	2.162	2.377	-9,0
Sud-Isole	4.433	4.941	-10,3
Totale	15.536	16.862	-7,9

Tipologia	Gen-Dic 2023	Gen-Dic 2022	Var. % 23/22
Rimorchi	1.355	1.384	-2,1
Semirimorchi	14.181	15.478	-8,4
Totale	15.536	16.862	-7,9

Provenienza	Gen-Dic 2023	Gen-Dic 2022	Var. % 23/22
Marche nazionali	6.151	6.665	-7,7
Marche estere	9.385	10.197	-8,0
Totale	15.536	16.862	-7,9

20

le 16 tonnellate, che costituiscono l'83,9% del mercato, registrando una crescita del 12% rispetto al 2022. In crescita tutte le altre, ad eccezione del segmento compreso tra i 5.001 e gli 8.000 chilogrammi, da tempo in sofferenza e che non riesce a recuperare i volumi del 2022 (-1,3% rispetto al cumulo gennaio-dicembre dello scorso anno).

Per destinazione, gli autocarri stradali con 26mila libretti di circolazione emessi costituiscono il 90,9% del mercato totale ed accrescono i propri volumi dell'11% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

I mezzi destinati ai cantieri, che hanno una quota del 9,1%, registrano una crescita pari al 14,6%. Più equilibrata la distribuzione tra autocarri rigidi (48%) e trattori stradali (52%), con volumi rispettivamente in aumento del 13,2% e del 9,5%, rispetto al periodo gennaio-dicembre 2022.

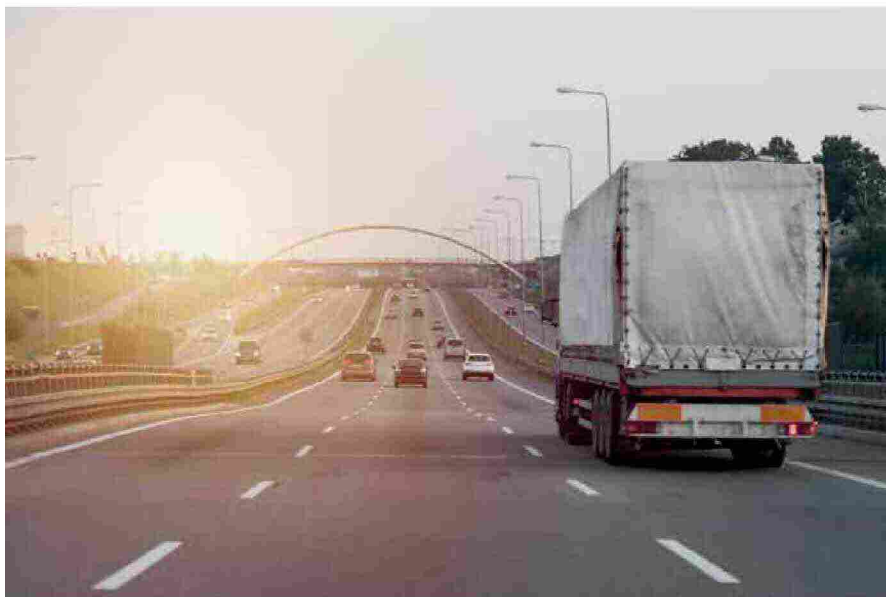
Rimorchi/semirimorchi >3.500 kg ptt

Il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg, che aveva chiuso positivamente il 2022 (+11% sul 2021) e il 2021 (+32,4% sul 2020), registra una flessione nel 2023. Con 15.536 rimorchi e semirimorchi immatricolati, il comparto risulta in calo del 7,9%. In calo le immatricolazioni di Centro (-9%), Sud (-10,1%) e Nord Est (-12,1%). In crescita, seppure lieve, solo il Nord Ovest (+1,1%), che però risulta nel 2023 il terzo mercato per rilevanza (27,3% di market share) dopo il Nord Est (30,3%) e il Sud (28,5%). Fanalino di coda il Centro, con una quota di mercato del 13,9%. Le marche estere (con il 60,4% del mercato) registrano una contrazione pari all'8% nel cumulo da inizio anno, mentre le marche nazionali (il rimanente 39,6%) segnano un -7,7%. Il mercato si compone per il 91,3% di semirimorchi (14.181 unità) e per il solo

8,7% di rimorchi (1.355 unità da inizio anno).

Autobus >3.500 kg ptt

Il mercato degli autobus che risulta da anni estremamente altalenante ha beneficiato nel 2023 dei fondi del PNRR e del Fondo Complementare per la mobilità (2,5 miliardi di euro), oltre ai quasi 5 miliardi di euro stanziati nel Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e dai vari fondi locali, registrando le immatricolazioni più alte degli ultimi vent'anni. Il comparto ha infatti chiuso a 5.119 unità, in crescita del 56,2% sul 2022. Dal punto di vista dell'area geografica, tutte le aree risultano in crescita a cominciare dal Sud (+96,6%), seguito dal Nord Ovest (+61,1%) e dal Nord Est (+36,6%). Fanalino di coda il Centro con +24,8% sul cumulo dei dodici mesi del 2022. La distribuzione degli autobus immatricolati vede il Sud con la quota di mercato più alta (35,2%), seguito dal Nord Ovest

MERCATO

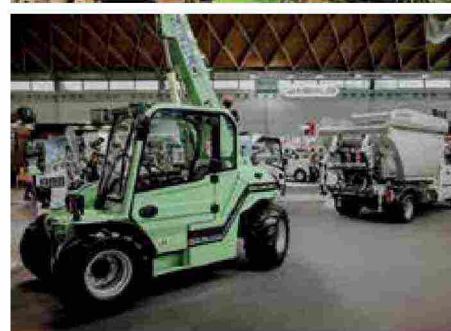
(23,9%) e dal Nord Est (21,6%). Segue il Centro con il 19,3% del mercato. Per destinazione d'uso risultano in crescita tutti i segmenti: gli autobus interurbani e quelli urbani sono i segmenti che crescono maggiormente, con volumi in crescita rispettivamente dell'84,7% e del 57%. Rappresentano anche i segmenti con la quota di mercato più alta dall'inizio dell'anno gli interurbani che sono il 41,8% del mercato totale, mentre gli urbani il 26,8%. Anche i minibus e gli autobus turistici registrano una forte crescita, i primi del 58,6% e i secondi del 49% rispetto ai volumi dello scorso anno. In calo gli scuolabus, che sono il 10,3% del mercato e registrano una flessione del 2,9% rispetto al periodo gennaio-dicembre 2022.

EVENTI

Transizione **ECOLOGICA** e innovazione automotive

Ecomondo 2023 si conferma evento di grande successo e occasione per ammirare dal vivo le più recenti proposte delle Case costruttrici in termini di sostenibilità e decarbonizzazione

di Fulvio Miglio e Francesco Oriolo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La 26^a edizione di Ecomondo, il Salone internazionale dell'economia circolare organizzato da Italian Exhibition Group e svoltosi a Rimini dal 7 al 10 novembre 2023, ha registrato il +15% di presenze rispetto al 2022, confermando che la fiera si è ormai imposta come autorevole punto di riferimento e di incontro per chiunque si occupi di sostenibilità, transizione ecologica e decarbonizzazione. Così ha sottolineato anche il ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin, presente all'inaugurazione. Non poteva quindi mancare, tra gli oltre 1.500 brand espositori, un'importante rappresentanza automotive, tra cui alcune delle principali Case costruttrici di mezzi commerciali e pesanti. In vetrina anche i più recenti veicoli ecologici nel Salone biennale Sal.Ve realizzato con Anfia e dedicato agli allestitori. Ricordando che Ecomondo tornerà a Rimini dal 5 all'8 novembre 2024, proponiamo in queste pagine un riassunto delle novità dedicate al settore truck.

DAF: START THE FUTURE

A Ecomondo il tema principale dell'avveniristico stand di DAF è stato "Start the Future", presentando in esposizione l'autotelaio per compattatore in versione diesel XD 340 FAN, nominato "Truck of the Year 2023", e l'XD FT e-Truck 100% elettrico. Il mo-



Maurizio Pompei, CEO di Daimler Truck Italia, consegna ad Hannes Baumgartner - Amministratore Delegato di Fercam - le chiavi del nuovo eActros 300 City Tractor

dello elettrico esposto, già a listino e acquistabile, ha potenze che vanno da 170 kW (231 CV) a 350 kW (480 CV). Le batterie sono composte da un minimo di due fino a un massimo di cinque moduli e hanno una capacità di 525 kWh, fornendo un'autonomia da 200 a 500 km. Inoltre, è stato messo a disposizione del pubblico per prove su strada un DAF XF 480 FAN 6x2 con gancio scarrabile BOB, cassa 7.200 mm.

DAIMLER TRUCK ITALIA: OBIETTIVO ZERO EMISSIONI

Con l'obiettivo finale di realizzare un trasporto su strada a zero emissioni di CO₂ entro il 2050, Daimler Truck Italia ha presentato a Ecomondo l'intera gamma elettrica dei brand Mercedes-Benz Trucks e Fuso, veicoli dedicati al mondo



del recycling e delle municipalità per una distribuzione urbana innovativa e all'avanguardia nella compatibilità ambientale, in linea con il claim del Gruppo Daimler Truck "Leading Sustainable Transportation". Presentato, in anteprima italiana, anche il nuovo Mercedes-Benz eActros 300 City Tractor, che è stato possibile provare in un'area test drive insieme al Fuso eCanter Next Generation 4S15e. Tra i veicoli esposti, il Mercedes-Benz eActros, Charged & Ready, primo truck per il trasporto merci a trazione elettrica della Stella costruito in serie, silenziosissimo e indicato per le attività lavorative notturne e per gli allestimenti adibiti alla raccolta rifiuti nei contesti urbani grazie alla sua elevata manovrabilità, e il Mercedes-Benz eEconic anch'esso specificamente concepito per impieghi municipali analoghi, oltre all'Unimog U423, con motore OM934 compatibile con l'HVO (olio vegetale idrotrattato) e ideale nelle attività di manutenzione estiva e invernale della rete stradale. A marchio Fuso, in vetrina la nuova generazione dell'eCanter, Makes eWork, il primo

EVENTI

light truck completamente elettrico, nelle versioni 4S15e e 7C18e. Daimler Truck Italia ha inoltre consegnato il primo esemplare di Mercedes-Benz eActros 300 City Tractor 100% elettrico a Fercam, già partner commerciale per i veicoli industriali Mercedes-Benz e società di riferimento nei trasporti e nella logistica, da sempre impegnata nella salvaguardia dell'ambiente. L'eActros 300 City Tractor, prodotto in serie dal 2023 nella versione trattore per un trasporto sostenibile a corto e a medio raggio, si basa sulla stessa tecnologia dell'eActros 300 carro, ha una massa totale a terra fino a 40 tonnellate e dispone di tre pacchi batteria ciascuno con una capacità installata di 112 kWh, che consentono un'autonomia fino a 220 km.

Tra gli oltre 1.500 brand espositori a Ecomondo 2023 importante è stata la rappresentanza automotive, tra cui alcune delle principali Case costruttrici di mezzi commerciali e pesanti

e ai servizi dedicati come GATE (Green & Advanced Transport Ecosystem), pensato per ottimizzare la produttività della clientela e che si propone di sbloccare il futuro della mobilità green con l'innovativa formula di noleggio a lungo termine pay-per-use. Il tutto senza dimenticare però il grande contributo che può apportare il biometano, una tecnologia che consente di raggiungere un ciclo perfetto di economia circolare, oltre a una completa decarbonizzazione dei trasporti. In esposizione due eDaily full electric, di cui un furgone nel modello 35S14E V/P e un cabinato nel modello 38S14E, e un trattore IVECO Heavy Duty BEV (Battery Electric Vehicle), che vanta un'autonomia massima fino a 500 km.

prima mondiale era prevista al SoluTrans. Durante la conferenza stampa sono stati affrontati numerosi temi inerenti il processo di elettrificazione dei trasporti, nonché le novità della gamma Renault Trucks E-Tech. Rimini è stata anche l'occasione per la consegna da parte di Renault Trucks all'azienda Horigel delle chiavi del nuovissimo Renault Trucks Master E-Tech 100% elettrico allestito con cella refrigerante Lamberet.

SCANIA: MISSIONE DECARBONIZZAZIONE

Scania ha presentato diverse soluzioni all'avanguardia per la decarbonizzazione: dai mezzi compatibili anche con carburanti da fonti rinnovabili, la generazione Super, ai pacchi batterie green assemblati da Scania stessa, dall'hardware di ricarica ai nuovi servizi legati alla digitalizzazione del veicolo e alla ricarica come Scania Charging Access. Diverse le tematiche approfondite, a partire dai benefici di un'alimentazione alternativa al diesel e della piattaforma Super, sia per il trasporto urbano e regionale sia per le applicazioni industriali. L'utilizzo di carburanti da fonti rinnovabili già oggi è un metodo veloce ed efficace per ridurre ancora di più l'impronta carbonica e in particolare l'HVO rappresenta una valida alternativa, senza mo-

78

IVECO: ELETRIFICAZIONE E SERVIZI AL CENTRO

L'area IVECO è stata dedicata ad alcune delle principali soluzioni sostenibili proposte dal brand, presentando tutte le novità legate all'elettrificazione dei prodotti



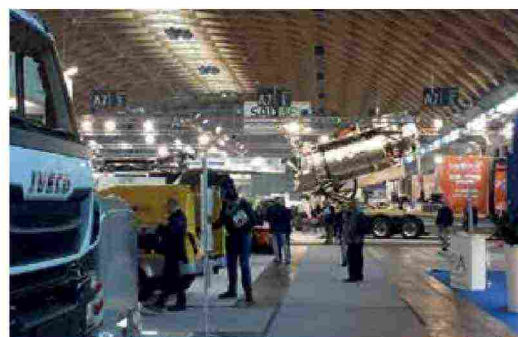
difiche della tecnologia e dell'infrastruttura per il rifornimento. Tutti i veicoli Scania Euro VI e gran parte degli Euro V sono già compatibili con questo combustibile dalle caratteristiche molto simili al diesel, ma che riduce fino al 90% le emissioni. Un altro combustibile che offre un simile abbattimento di emissioni è il biometano, in forma compressa o liquefatta. Scania renderà disponibili nuove motorizzazioni di questo tipo nel 2024, continuando a proporsi come consulente specializzato per l'elettificazione delle flotte, come già realizzato con successo tramite la partnership con Electrolux Group, installando ad esempio un'infrastruttura di ricarica presso lo stabilimento di Susegana (Treviso). Analogo successo sta registrando la sinergia instaurata tra Scania e Northvolt, il produttore di batterie più sostenibili al mondo, per la produzione in serie di innovative celle agli ioni di litio. Nello spazio espositivo erano in mostra: autotelaio 3 assi per gancio scarrabile con catena cinematica Super; nuovo motore industriale da 13 litri (piattaforma Super); trattore stradale 100% elettrico; E-machine EM C3-63 con 3 motori elettrici sincroni a magneti permanenti (segmento truck); E-machine per applicazioni industriali e marine; autocarro 100% elettrico allesti-



LA NUOVA EDIZIONE DI SAL.VE

Ecomondo 2023 ha ospitato anche la nuova edizione di Sal.Ve, Salone biennale del veicolo per l'ecologia, in partnership con Anfia, con la partecipazione di numerosi allestitori specializzati. In vetrina le novità di mercato di tanti marchi e i modelli più recenti di spazzatrici stradali, allestimenti per veicoli industriali e speciali per la raccolta dei rifiuti solidi e liquidi, veicoli per gli spurghi. Gli operatori hanno potuto effettuare test su strada di ogni veicolo, da quelli commerciali ai grandi truck, quasi tutti full electric, su tre differenti tracciati urbani, affiancati da demo driver

professionisti, confermando il livello raggiunto in termini di efficienza e sostenibilità da una nicchia produttiva che rappresenta una vera eccellenza italiana.



79

to con compattatore; autotelaio BioCNG per spazzatrice con bombole retrocabina.

VOLVO TRUCKS: ELETTRICO, BIOGAS E HVO

Tre alimentazioni alternative sullo stand di Volvo Trucks: elettrico, biogas e HVO. Grazie alla partnership con Lannutti ed Enilive (Eni Sustainable Mobility) era presente un Volvo FH 500 4x2 con motore I-Save, alimentato a HVOlution, biocarburante diesel prodotto con il 100% di materie prime rinnovabili, in prevalenza scarti e residui, che in purezza consente rispetto al fossile di riferimento una riduzione delle emissioni di CO₂ su tutta la filiera dal 60 al 90% a seconda della carica utilizzata. Per la gamma dei veicoli a gas era in mostra un Volvo FH 500 4X2 alimentato a biogas, che può ridurre le emissioni fino al 100%. La gamma

elettrica era rappresentata da due veicoli 100% elettrici: un Volvo FHE 4X2 in esposizione e un Volvo FHE, protagonista dell'Electric Tour con semirimorchio Lambert, che è stato possibile testare nell'area esterna. Negli spazi delle aziende partner, altre proposte innovative quali: il primo Volvo FH carro pesante 6X2 Electric con allestimento scarrabile MEC SLK 267 presso lo stand di Busi Group, realtà italiana di riferimento nelle soluzioni complete per la raccolta, la compattazione e il trasporto dei rifiuti; un Volvo FE Electric (Low Entry Cab) dotato di sistema di raccolta e compattazione OMB Technology Legend della flotta di Dolomiti Ambiente, importante società in Trentino nei servizi di igiene urbana, esposto nell'area esterna; il primo FMX 8x4 Electric con betoniera elettrica presso lo stand di Cifa Spa.

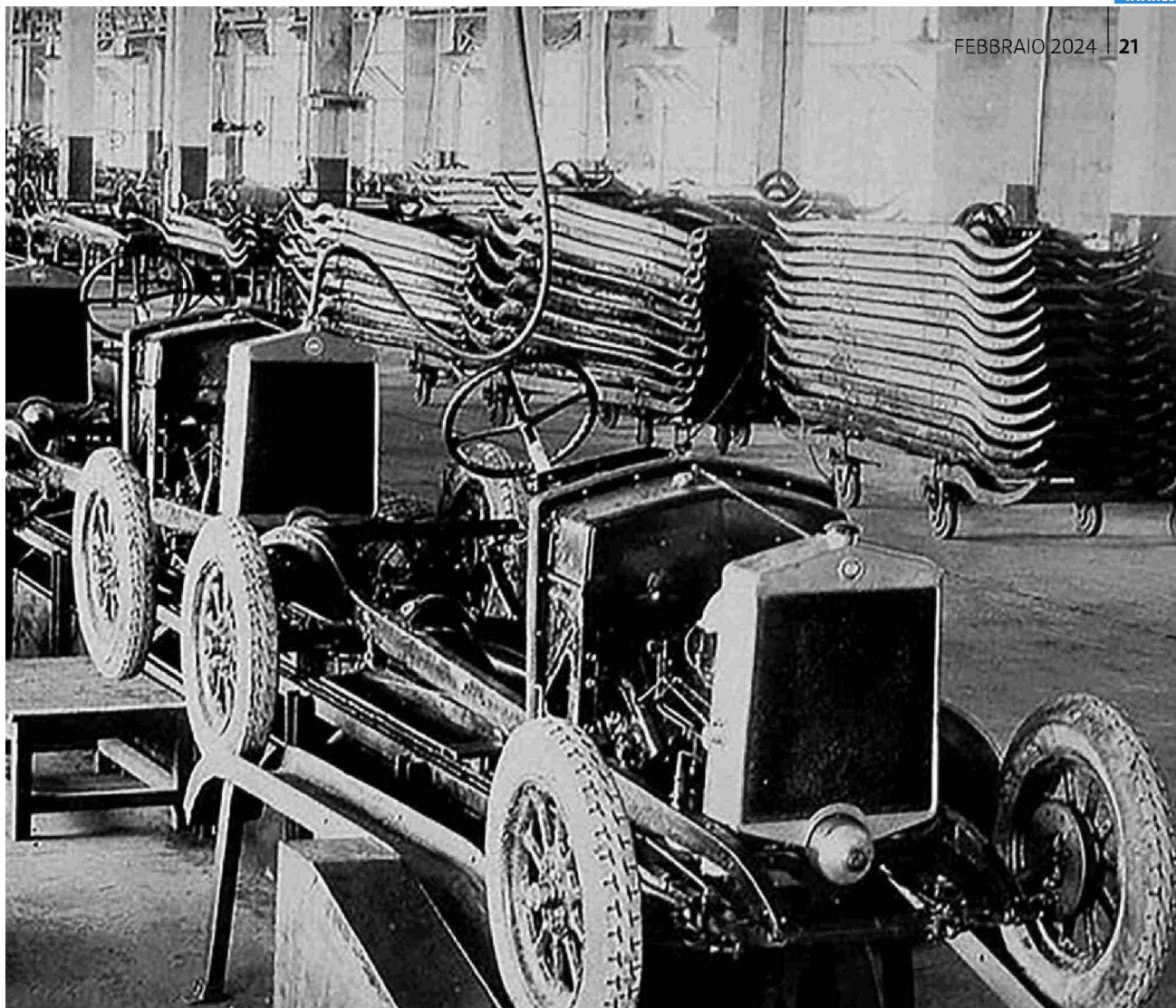


TORINO SPARITA

C'era una volta la **FIAT** (di Agnelli e Vuletta)

ASCESA E DECLINO DEL MARCHIO TORINESE: NEL 1928 CONQUISTÒ IL PRIMO POSTO NEL MERCATO DELLE AUTO ITALIANE, NEL 2023 (DICEMBRE) È STATO PER LA PRIMA VOLTA SUPERATO DAI TEDESCHI DI VOLKSWAGEN

di Ettore Boffano



Correva l'anno 1928 quando Torino consacrò per la prima volta il suo ruolo di capitale dell'automobile italiana. Benito Mussolini era «Duce» dal 31 ottobre 1922 e il monarca, Vittorio Emanuele III, detto «re sciaboletta», viveva la sua lunga stagione di comparsate in alta uniforme e di fiancheggiamento del regime, culminata con il gesto più ignominioso: la firma delle leggi razziali il 5 settembre 1938. Sotto la Mole cominciò con forza l'ascesa di una nuova «dinastia» familiare e industriale, destinata a dominare a lungo la città e il Paese: gli Agnelli e la Fiat. Il primato della fabbrica torinese e dei suoi proprietari divenne evidente soprattutto dopo l'avvento della Repubblica e fino a tutto il secondo Novecento quando le cronache economiche, politiche e mondane riconoscevano in Gianni Agnelli, l'Avvocato, il «nuovo re» del miracolo italiano.

A certificare l'epifania della futura «Passeggiata italiana» (lo slogan coniato dalla comunicazione Fiat nel 1999 per celebrare il centenario del marchio) proprio in quel 1928 arrivò il sigillo dei numeri e delle statistiche: l'azienda torinese raggiunse il primo posto nelle vendite di vetture in Italia. Lo decretò un bollettino dalla quasi neonata Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, che era stata fondata nel 1912 sempre a Torino, con il nome iniziale di Uifa.

Il primato di vendite nel 1928 fu in parte simbolico, visto il piccolo ed elitario mercato delle automobili di allora, ma si trattò comunque di un evento «positivo», che lasciava intravedere decenni e decenni di sviluppo e successi. Qualcosa che è durato poi ininterrottamente per 96 anni, sino allo scorso mese di dicembre, poche settimane fa, quando di nuovo l'Anfia ha annunciato che in Italia la vendita di

La vecchia catena di montaggio nella fabbrica del Lingotto. Pagina a fronte: il primo Giovanni Agnelli



Valletta assicurava fedeltà assoluta ai proprietari di Fiat, precisione contabile e finanziaria, pugno di ferro con i lavoratori e le rappresentanze sindacali

modelli Volkswagen ha superato quella delle auto Fiat, ormai inglobate (assieme agli stabilimenti italiani) nella galassia Stellantis della famiglia Peugeot e dello Stato francese.

Anche il sorpasso di Volkswagen, per adesso, è ancora solo un «simbolo» da sottoporre alla verifica dei futuri testa coda che spesso contraddistinguono la vendita delle automobili. La valenza di questo sorpasso è comunque netta e non può che essere indicata come «negativa».

I fondatori dell'impero. In quel 1928, la Fiat era saldamente nelle mani di Giovanni Agnelli senior: non il «fondatore», ma «uno» dei

fondatori celebrati per sempre in un quadro (quasi un'istantanea) di Lorenzo Delleani che rappresenta la firma dell'atto costitutivo della nuova società per azioni, la Fabbrica Italiana Automobili Torino, avvenuta a Palazzo Bricherasio, in via Lagrange 20, l'11 luglio 1899. Padrone di casa e *primus inter pares* nel momento di quella famosa firma era il proprietario del palazzo, il conte Emanuele Cacherano di Bricherasio. Accanto, e attorno a lui, un gruppo di aristocratici e di benestanti sedotti dalla voglia di progresso che la novità dell'automobile rappresentava sul finire dell'Ottocento: Cesare Goria Gatti, Roberto Biscaretti di Ruffia, Carlo Racca, Michele Ceriana Mayneri, Lodovico Scarafioti, Alfonso Ferrero di Ventimiglia, Luigi Damevin e, terzultimo da sinistra nel quadro di Delleani, Giovanni Agnelli, ex ufficiale di cavalleria e facoltoso proprietario terriero del Pinerolese.

La storia dei successivi 29 anni di quell'impresa che, come nessun'altra azienda e in nessun altro Stato europeo, avrebbe segnato la storia economica e sociale di un intero Paese, proseguì con l'ascesa dell'astro del senatore Agnelli, sino al suo pieno controllo azionario e industriale: fu un'ascesa segnata da conflitti tra i soci originari, cause penali e civili, problemi con le banche e con la Borsa, il periodo giolittiano, la Grande Guerra e i suoi guadagni nell'economia delle armi, le lotte operaie del «Biennio rosso» e infine la supremazia.

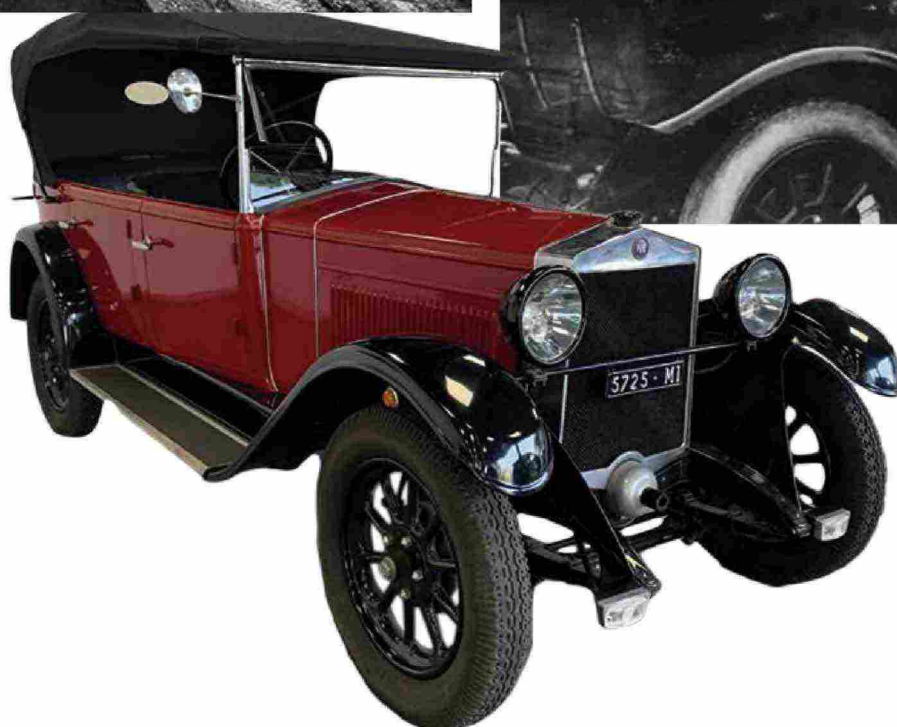
Agnelli e Valletta. L'anno 1928 fu uno dei più importanti nel segmento temporale che precedette la Seconda guerra mondiale e che innescò la vera nascita dell'impero Fiat. Agnelli senior era il padrone definitivo, Vittorio Valletta il «direttore» (allora la parola manager era sconosciuta per significato e per ruolo nelle gerarchie aziendali italiane). Valletta assicurava fedeltà assoluta all'azionista, diligenza contabile e finanziaria di primo grado, pugno di ferro con i lavoratori e le rappresentanze sindacali.

I rapporti col Duce e con il Fascismo, segnati da gelosie reciproche, insofferenza verso quella «diversità» piemontese e quasi a-fascista del signor Agnelli, dalla guerra a colpi di lettere e ultimatum ai tempi della rivalutazione della Lira a «quota novanta» («bisogna evitare il grave e assurdo pericolo che la Fiat finisca per considerarsi un'istituzione intangibile e sacra...» scriverà addirittura Mussolini al Prefetto di Torino) si

stemperarono e lasciarono il posto ai compromessi guidati dagli interessi reciproci. Accade soprattutto dopo l'uscita dalla proprietà Fiat di Riccardo Gualino, il mecenate degli intellettuali antifascisti torinesi, e la «normalizzazione» politica ed editoriale de *La Stampa*, sottratta ad Alfredo Frassati e ora in mano ad Agnelli.

Il regime fascista, pur tra scambievoli dispetti e rapporti umani di insofferenza tra Mussolini e il ricco imprenditore torinese, diede il via a una politica di «protezionismo» della Fiat che durerà ben oltre il 25 aprile 1945. Arrivarono i dazi doganali contro la temuta invasione delle auto americane, a cominciare da quelle della Ford i cui modelli produttivi Giovanni Agnelli senior era andato a studiare negli Stati Uniti, importandone appunto il «fordismo» e il «taylorismo», e persino di quelle francesi, con la Citroen che aveva impiantato un'officina a Milano e la Peugeot che aveva acquistato proprio nella città della Mole lo stabilimento della Ceirano Automobili.

Il trampolino del 1928. In quell'anno 1928, d'inizio del suo primato nazionale italiano, la produzione della Fiat era ancora condizionata dal ristrettissimo mercato interno. Prima dello



Il senatore Agnelli con Vittorio Emanuele III. A fianco, un modello Fiat 509 e la pista dei collaudi sul tetto del Lingotto. Pagina a fronte: Vittorio Valletta e l'avvocato Agnelli; il dipinto che celebra la fondazione di Fiat nel 1899

scoppio della guerra guardava alle esportazioni (soprattutto verso la Francia) per oltre il 57 per cento della sua produzione. Il picco delle produzioni, sino al boom economico degli Anni 50 e 60, non andò mai oltre le 52 mila unità all'anno; il modello del grande balzo fu la Fiat 509, a quattro posti, in qualche modo antesignano della filosofia dell'utilitaria che guiderà il gruppo durante la diffusione dell'automobile come bene di massa nel «miracolo italiano».

Il mercato interno italiano era condizionato da un parco circolante di appena 85 mila vetture, dal prezzo della benzina a 2 lire al litro e da una tassa di circolazione che, proprio per il modello «509», era di 513 lire annue.

A Torino il caposaldo produttivo era lo stabilimento, avveniristico e «fordista» per antonomasia, del Lingotto, disegnato da Giacomo Mattè-Trucco: quello delle rampe elicoidali per salire alla pista sopraelevata di collaudo. Mirafiori arriverà solo nel 1939, alla vigilia della guerra. Per l'inaugurazione di Mirafiori il senatore del Regno Giovanni Agnelli si piegherà all'obbligo della camicia nera per stare accanto a Mussolini arrivato da Roma: il Duce scapperà subito dopo la fine del suo discorso, indispettito dalla freddezza della gran massa di operai radunati sotto il palco e dal silenzio quasi totale che aveva risposto a una delle sue consuete domande retoriche rivolte alla folla.

Novantasei anni dopo. Dal 1928 sono trascorsi 96 anni: tanto è durato il primato incontrastato di Fiat sul mercato italiano, che oggi scricchiola e forse non c'è più. I dati del dicembre 2023 ci dicono che le vetture vendute in più da Volkswagen, rispetto a quelle con marchio Fiat, sono per ora poche, appena 220, mentre sul totale dei 12 mesi del 2023, il vecchio brand nato a Torino mantiene intatto il suo primato: 174.580 immatricolazioni rispetto alle 122.794 di Volkswagen.

Ma sono ancora i numeri a non regalare ottimismo certi per il futuro: Fiat, sempre nel 2023, ha registrato una diminuzione del 2,45%, con una quota di mercato passata in un anno dal 13,59% all'11,14. Il dato mensile di dicembre mostra che il marchio ha immatricolato 10.523 vetture (in calo del 16% sull'analogo mese del 2022) mentre il gruppo tedesco ha venduto 10.752 unità, con una quota di mercato passata dall'8,5% al 9,7%. Sempre a dicembre, la quota di mercato di Fiat ha subito un crollo del 16%, passando dall'11,9% al 9,5%.

Il cielo è nuvoloso su Mirafiori, il più grande stabilimento storico dell'automobile in Europa, che sostituisce i simboli ormai dismessi di quel trionfo iniziale di Fiat nel 1928: le antiche officine di corso Dante, oggi trasformate in un centro residenziale; il Lingotto che è da decenni il Centro Fiere di Torino. Nei giorni scorsi a Mirafiori è stato raggiunto un altro record: quello del diciassettesimo anno consecutivo di utilizzo della cassa integrazione per gli operai. Tutto questo però non è più storia: sta diventando cronaca dei mesi che verranno.

Il regime fascista, pur tra scambievoli dispetti fra Mussolini e Agnelli, attuò una decisa politica di "protezionismo" della Fiat dalla concorrenza estera



Agnelli e Mussolini nel 1932 a Torino. A sinistra, l'inaugurazione della fabbrica di Mirafiori nel 1939



A tanto ammonta il carico fiscale sulle motorizzazioni relativo al 2022: sul Pil ha inciso per il 3,6%

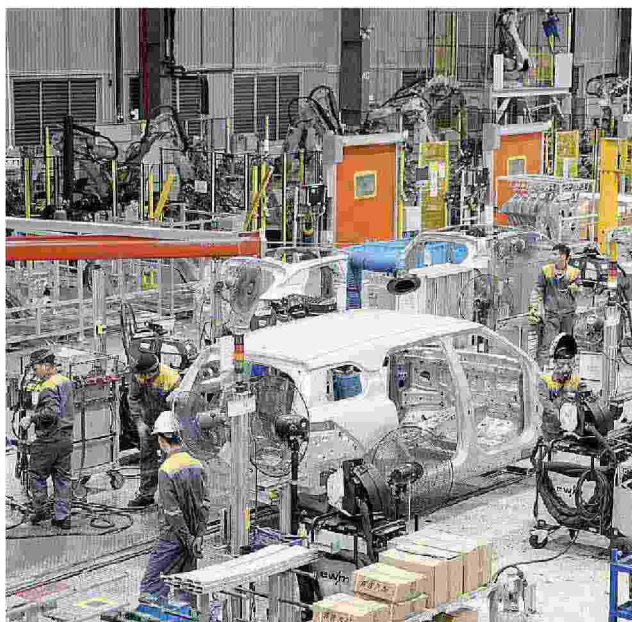
Dalle auto tasse per 71 miliardi

La percentuale sul Prodotto interno lordo porta l'Italia in terza posizione dopo Germania e Francia

di **Giovanni Massini**

ROMA

Si fa presto a parlare di rivoluzione della mobilità, della fine dei motori termici, della convenienza (tutta da verificare) delle auto elettriche, quando il gettito fiscale legato alla motorizzazione nazionale, che per la stragrande maggioranza è ancora termica, è il più alto d'Europa: la percentuale del comparto sul Pil, qui da noi, sta intorno al 3,6%, contro un 2,1% della media europea. Da considerare, poi, che nonostante il nostro mercato auto non abbia brillato, almeno nel 2022, l'Italia resta al terzo posto, dopo Germania e Francia, come maggiore contribuente del gettito fiscale europeo, sempre da motori, con un bel 18%. I dati, diciamo, scrutinati più recenti, sono quelli del 2022, estrapolati da uno spaccato Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e vedono un piccolo calo delle entrate, rispetto al 2021, ma sempre un gran bel gruzzoletto: 71 miliardi di euro, una boccata d'ossigeno, per il nostro sistema fiscale e, per il 2023, che vede comunque una crescita del nostro mercato auto se ne prevedono più di 77. Secondo stime di InterautoNews, nel 2023, il mercato auto è andato un po' meglio, attestandosi a poco più di 1,56 milioni di unità (+19% sul 2022). "Nel 2022 il settore auto ha gene-



Mercato automobilistico E' un settore trainante per l'economia

rato un gettito fiscale superiore ai 70 miliardi di Euro - ha commentato Roberto Vavassori, presidente Anfia - e la variazione negativa rispetto al 2021 (-1,4%) non va letta come un alleggerimento programmato della pressione fiscale sul comparto. Deriva, invece, da fattori congiunturali come la riduzione delle accise introdotta a partire da marzo, per calmierare l'impennata dei prezzi alla pompa innescata dalla crisi energetica e come la contrazione del mercato delle auto nuove e usate". Da quanto risulta, l'elemento più importante, al primo posto, per la contribuzione dell'universo auto, resta quello relativo all'utilizzo: tra accise e varie, arriva a

rappresentare il 77,8% del totale, superando i 55 miliardi di euro (-1,4% rispetto al 2021). Nello specifico: 31,94 miliardi di Euro di tasse e prelievi, come sui carburanti; Iva, manutenzione, riparazione, acquisto ricambi, accessori e pneumatici, 12,27 miliardi di euro, in aumento del 19,9% rispetto al 2021. Solo in seconda posizione, il gettito derivante dall'acquisto (versamento Iva e Ipt), che fa il 12,1% del totale e vale 8,56 miliardi di euro, in diminuzione del 5,8% rispetto al 2021, complice anche il calo delle vendite. In terza posizione, il possesso, il famigerato bollo auto, che incide per il 10,1%, pari a 7,17 miliardi (+4,4% rispetto al 2021).

CARICO FISCALE SULLA MOTORIZZAZIONE IN ITALIA



Miliardi di euro	2021	2022	Var. % 2022/2021	Motivazioni
Voci di prelievo fiscale				
Carburanti	35,28	31,94	-9,5	• aumento generale consumi (+5,3%) • forte riduzione azionata da marzo 2022 (per calmierare l'aumento dei prezzi alla pompa)
IVA - Manutenzione e riparazione/acquisto ricambi, accessori e pneumatici	10,23	12,27	+19,9	• aumento prezzi vendita (inflazione +4,1%), tariffario revisione, attività in officina e parco circolante (+1%)
Possesso (Bollo Auto)	6,87	7,17	+4,4	• termine copione del versamento del Bollo diffuzionalmente applicato in pandemia • aumento del parco circolante
IVA - Acquisto autoveicoli e diritti motorizzazione	7,35	6,97	-5,2	Vendite: • calo del nuovo e dell'usato • variazione mix (meno privati) • forte rialzo prezzi medi
Altro (parcheggi-contravvenzioni etc)	4,00	4,35	+8,7	• aumento prezzo parcheggi, parco circolante, numero di multe elevate
Premi assicurazione rc, furto, incendio	3,67	3,65	-0,4	• riduzione premi medi • riduzione parco veicoli assicurati
Pedaggi autostradali	2,02	2,18	+7,9	• forte ripresa flussi di mobilità
Imposta provinciale di trascrizione (IPT)	1,74	1,59	-8,8	• forte calo immatricolazioni in tutti i comparti
Lubrificanti	0,85	0,88	+3,5	• aumento consumi e prezzi di vendita
TOTALE	72,00	71,00	-1,4	
Totale entrate tributarie nazionali	500,88	550,42	+9,9	• forte incremento imposte dirette (+10,9%) e indirette (+8,6%)
• Incidenza sul totale	14,4	12,9		Media principali Paesi EU
• Incidenza sul PIL	4,0	3,6	+2,9%	

Carico fiscale sulla motorizzazione in Italia secondo il ciclo di vita contributivo

Quote 2022

Acquisto (IVA Acquisto autoveicoli + Diritti MCTC + IPT)	9,09	8,56	-5,8%	12,06%
Possesso (Bollo Auto)	6,87	7,17	+4,4%	10,10%
Utilizzo*	56,04	55,27	-1,4%	77,85%
TOTALE	72,00	71,00	-1,4%	

*Carburanti + Lubrificanti + IVA Manutenzione/Riparazione + Pedaggi + RC Auto + Parcheggi/Contravvenzioni

WITMUB



CARICO FISCALE SULLA MOTORIZZAZIONE IN ITALIA



Miliardi di euro	2022	2023 previsioni	Var. % 2023/2022	Motivazioni
Voci di prelievo fiscale				
Carburanti	31,94	36,50	+14,3	• termine agevolazioni governative • crescita consumi benzina e calo gasolio e GPL, riportate di anche per aumento vendite veicoli elettrici • 9 mesi 2023: trend positivo attività di officina
IVA - Manutenzione e riparazione/acquisto ricambi, accessori e pneumatici	12,27	12,50	+1,9	
IVA - Acquisto autoveicoli e diritti motorizzazione	6,97	7,50	+7,6	• immatricolazione 1,55 mln auto: +19% • crescita quota auto ad • vendite usato +6,8% auto • alimentazione alternativa e +2,4% veicoli merci • calo quota segmento privati
Possesso (Bollo Auto)	7,17	7,40	+3,2	• volumi nuove immatricolazioni autoveicoli superano i livelli delle produzioni (saldo di oltre 700mila veicoli) e aumento parco circolante
Altro (parcheggi-contravvenzioni etc)	4,35	4,40	+1,1	
Premi assicurazione rc, furto, incendio	3,65	3,80	+4,1	• HT 2023: trend esplosivo rami RC Auto (+2,9%) e Corpi di veicoli terrestri (+11,5%) • rallentamento inflazione
Pedaggi autostradali	2,18	2,30	+5,4	• volumi di traffico +4,3% nei primi 8 mesi 2023 • aumento pedaggi autostradali +2% a inizio 2023, +1,9% a inizio luglio
Imposta provinciale di trascrizione (IPT)	1,59	1,70	+7,2	• aumento immatricolazioni autoveicoli (nuovo e usato)
Lubrificanti	0,88	0,90	+2,3	
TOTALE	71,00	77,00	+8,5	

Carico fiscale sulla motorizzazione in Italia secondo il ciclo di vita contributivo

Acquisto (IVA Acquisto autoveicoli + Diritti MCTC + IPT)	8,56	9,20	+7,5%
Possesso (Bollo Auto)	7,17	7,40	+3,2%
Utilizzo*	55,27	60,40	+9,3%
TOTALE	71,00	77,00	+8,5%

*Carburanti + Lubrificanti + IVA Manutenzione/Riparazione + Pedaggi + RC Auto + Parcheggi/Contravvenzioni

WITMUB



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

LA RABBIA A MELFI

Stellantis Addio ai turni di notte

segue a pagina 23

MELFI DIPENDENTI COSTRETTI A RIPOSARE A TURNI PER UNA SETTIMANA AL MESE: SONO 300 I SOLDI IN MENO IN BUSTA PAGA

Scippo in casa Stellantis: addio turni di notte I lavoratori: «Senza elettrico tutti a casa»

Anfia inserisce lo stabilimento tra quelli più a rischio per il futuro

L'ultimo scippo sembra essere stato compiuto da Stellantis per lo stabilimento di Melfi. Tra annunci e smen- tite il lavoro notturno è stato tolto e a doverci fare i conti a fine mese sono gli operai turnisti a cui vengono meno 300 euro in busta paga. Meno ore, soldi in meno con la cassaintegrazione che già pesa di suo.

Lo stop agli impianti di Melfi, oltre che dal calo della domanda, è stato determinato anche della «crisi dei semiconduttori» che sta investendo tutto il pianeta e il settore dell'automobile in particolare: Fca non dispone dei componenti sufficienti (i microchip) a garantire la produzione dei suoi modelli (la carenza è una delle conseguenze sull'economia mondiale della pandemia di Covid-19). Ovviamente a nessuno degli operai fa piacere lavorare di

notte, lo si sopporta e per chi può farlo e non ha problemi di salute lo fa per poter portare a casa qualcosa in più. In fabbrica, si sa, qualsiasi turno si segua, il numero di auto o pezzi da produrre pro-capite è sempre lo stesso. I numeri non cambiano, o sul turno pomeridiano o sul turno di mattina o su quello di notte i numeri di pezzi e auto da produrre sono sempre gli stessi. Nell'arco della giornata più pezzi e auto servono, più turni la direzione fa fare, meno pezzi e auto servono, meno turni si fanno. Se la produzione si abbassa, il management toglie le notti non per agevolarli ma perché in questo modo non paga le maggiorazioni. Se la produzione si abbassa ancora, cerca di far lavorare gli operai sul primo turno così da risparmiare anche non pagando le maggiorazioni previste in alcune ore del pomeriggio.

Di fatto esistono prove

crescenti che il lavoro articolato su turni ha un impatto significativo sulla salute e sulle prestazioni del lavoratore a causa dell'alterazione dei processi naturali del sonno che possono compromettere la sicurezza sia dell'utenza che personale del lavoratore, aumentando il rischio di errori e incidenti sul lavoro. Il "disallineamento" del ciclo sonno-veglia dovuto ai ritmi esogeni imposti dagli impegni di vita si traduce in stanchezza, scarso rendimento lavorativo e disturbi del sonno, soprattutto difficoltà ad addormentarsi o a svegliarsi all'ora desiderata. Eppure, gli operai, che a causa delle lunghe fermate per cigo devono fare i conti con un salario ancora più da fame, adesso si trovano nell'assurda condizione di dover rimpiangere la soppressione del turno che più di tutti rovina la loro salute, ma che allo stesso tempo gli

permette di guadagnare qualche euro in più. Non è un caso che Anfia, l'associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, inserisca le fabbriche del sud Italia tra quelle più a rischio nel futuro prossimo. Dal 2035, tutto ciò che si produce attualmente, vale a dire il motore endotermico, verrà bandito dall'Ue e dal mercato. E molti stabilimenti saranno letteralmente fuori, almeno per ora, da qualsiasi ipotesi di riconversione del gruppo "Stellantis". Un vero e proprio salto nel vuoto rispetto al quale, per ora, non si sono levate voci autorevoli nella locale classe politica. L'alta capacità senza piattaforma logistica, le aree interne senza depurazione, Matera ancora senza stazione ferroviaria e i borghi senza abitanti: alle infrastrutture lucane manca tutto, e quelle che sopravvivono sono un patrimonio di cui non si può fare a meno.

Maria Ida Settembrino



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](#)
[Tpt](#)
[Bus elettrici](#)
[Turismo](#)
[In prova](#)
[Componenti](#)
[Vita da autista](#)
[Mobility Innovation Tour](#)
[Vedi tutte le categorie](#)
[Naviga per](#)
[marca](#)
[Home](#) ▶ [Mercato Europa, sono 31.020 i bus&coach immatricolati nel 2023 \(+21%\)](#)

Mercato Europa, sono 31.020 i bus&coach immatricolati nel 2023 (+21%)

31.020 contro 25.657, +5.363 unità. Il mercato dell'autobus europeo, nel corso del 2023, è cresciuto del 20,90% rispetto al 2022 (dati Chatrou CME Solutions). Segno che dopo la brusca frenata d'arresto del Covid – con tanto di conseguenze da onda lunga – l'ecosistema è vivo. Ed è vivo, vegeto e pieno di energia in [...]

13 Febbraio 2024 di Admin

In primo piano

PRESENTAZIONE /
NEXT Nx23: quel che
vien...next!

🕒 12 Febbraio 2024

📌 Autobus news, Bus elettrici



31.020 contro 25.657, +5.363 unità. Il **mercato dell'autobus europeo**, nel corso del 2023, **è cresciuto del 20,90% rispetto al 2022** (dati Chatrou CME Solutions). Segno che dopo la brusca frenata d'arresto del Covid – con tanto di conseguenze da onda lunga – l'ecosistema è vivo.

Ed è vivo, vegeto e pieno di energia in **Francia, Germania, Italia, Spagna e Regno Unito**: l'ordine non è casuale, è deciso dai volumi. La Francia si conferma essere il Paese leader per immatricolazioni, con ben 5.225 nuove targhe (erano 5.072 l'anno scorso). Sotto quota 5.000, a 4.813 pezzi la Germania (+478 veicoli rispetto al 2022). Quindi l'Italia, con 4.101.

Ecco, circa il dato italiano ci sfugge perché il dato tricolore firmato Chatrou sia differente – per eccesso, di 58 unità – a quello dell'Anfia.

Sopra i 3.000 la Spagna, che conferma il quarto posto continentale: 3.129 le nuove targhe. A chiudere la top five è il Regno Unito, che si "ferma" a 2.729, guadagnando comunque 888 autobus&coach rispetto allo scorso anno.

Facendo la somma dei cinque Paesi, si sfiora il tetto dei 20.000: 19.997 per essere precisi, pari al 64,5% del mercato continentale.

Il mercato europeo dei costruttori

Il produttore re è **Daimler Buses**, che si mangia una fetta pari al 23,98% della torta totale, con 7.439 immatricolazioni (5.965 di **Mercedes**, 1.474 brandizzare **Setra**). Secondo posto per **Iveco Bus** con 6.574 targhe (21,19%), seguita da **MAN** con 4.256 (13,72%): 3.995 del Leone, 261 di **Neoplan**.

Volvo ottiene la medaglia d'argento con 1.523 pezzi (4,91%), seguita da vicino da **Scania** con 1.494 (4,91%). Quindi ecco **Solaris** con 1.306 (4,21%), BYD con 802 (2,59%), **Otokar** con 735 (2,37%), **Temsa** con 658 (2,12%) e Alexander Dennis con 652 (2,10%).

Il mercato Ue per segmenti

Non avendo a disposizione il dato dell'immatricolato, diviso per segmenti, dell'Europa dei 27 più Uk, Islanda, Norvegia e Svizzera, ma "solo" quello dell'Europa più la Polonia, che mette insieme 27.029 veicoli, il 49,6% dell'immatricolato totale è appannaggio dei Classe I: se ne contano 13.413. Sono invece 7.937 i Classe II, pari al 29,4% mentre la quota dei Classe III è il 21,0% (5.679, di cui 2.000 per i double-decker).

Sul numero di ma

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

Riusciamo dove la concorrenza fallisce
Eseguiamo il taglio su misura di fili e cavi di qualsiasi lunghezza, sezione e peso, senza quantità minima.

Cerca Digi-Spool

BI MAG | DIGITALWORLD | TECH PLUS | ELETTRONICA | AUTOMAZIONE | MECCANICA | ENERGIA | PACKAGING | ITALIA 4.0



9 - 11 Aprile 2024
Bergamo, Italia
www.wme-expo.com



ITALIA 4.0 | NOTIZIE | PRODOTTI | WHITE PAPER | RUBRICHE | VIDEO | PUBBLICAZIONI | NEWSLETTER | EVENTI | VIP LOUNGE | LE PILLOLE DI AO

Amplificatore isolato ideale per la misura di tensione

AMPLIFICATORI

ANALOG DEVICES

ACQUISTA ORA



Home > Articoli > Digitalizzazione e sostenibilità

Digitalizzazione e sostenibilità

Condividi | Post | Salva | Condividi

Dalla rivista: Automazione Oggi

Publicato il 13 febbraio 2024

Parliamo di fonderie di alluminio che operano nel settore automobilistico producendo parti per il motore endotermico. La start up innovativa di questo mese è High Performance Die Casting, e sua fondatrice e CEO è Tiziana Tronci, membro anche del Consiglio di Amministrazione di Gefond. Digitalizzazione e sostenibilità sono i due pilastri su cui si basa la sua visione d'assieme. Con l'avvento dell'auto elettrica, i motori endotermici saranno sostituiti dalle batterie. Ciò significa che molte fonderie dovranno far fronte a un calo della domanda. "Ed è proprio qui che entro in gioco o" ci racconta Tiziana Tronci. "L'idea parte dall'attenzione ai miei clienti e alle loro esigenze. Le nostre tecnologie possono supportare le fonderie riducendo costi di produzione, manutenzione, consumo energetico e smaltimento. Abbiamo riscontrato un risparmio energetico fino all'85%, una riduzione del tempo di ciclo tra il 10 e il 15% e un aumento medio della produzione del 15%. Il mio fiore all'occhiello è High Performance Die Casting: una startup innovativa che produce unità di termoregolazione con l'obiettivo di cambiare il modo di termoregolare gli stampi nei processi di pressofusione, risparmiando sul consumo energetico, riducendo le emissioni di CO2 e migliorando la produttività. Nel 2020 ho deciso di acquistare il brevetto e il know-how di Greenbox e di avviare la produzione per essere più vicino alle esigenze dei clienti. Il brevetto di HpdC ha vinto il Metef International Innovation Award e stiamo lavorando al prossimo brevetto che rappresenterà un ulteriore passo avanti nello sviluppo della tecnologia. Entrambi i progetti mirano a portare un cambiamento concreto nel settore delle fonderie e non solo. Per me la vera sfida è sensibilizzare il mondo delle



Ricerca articoli, notizie... Cerca



Iscriviti alle newsletter >

Per la tua pubblicità >

ACOPOS 6D
Nuove dimensioni per la produzione adattiva

B&R

ASEM | **FT Optix**

OptixPanels

VISUALIZATION FOR VISIONARIES



VUOI FARE UN ORDINE ADESSO? CONSIDERALO GIÀ CONSEGNA TO!

BENVENUTO SULLA CONRAD SOURCING PLATFORM

SCOPRI DI PIÙ

CONRAD

PROCUREMENT. SIMPLE. FAST. COMPREHENSIVE.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

fonderie, a fare un passo avanti utilizzando le tecnologie. Nell'industria della fonderia c'è ancora molto da fare, molto potenziale e molte opportunità. Inoltre, credo che le donne possano avere nuovi approcci e portare un nuovo modo di fare le cose in questo settore. Dopo alcuni anni di duro lavoro ho iniziato a guadagnare la credibilità del mercato, anche se ero una 'outsider' e una donna. La mia visione fresca e il modo in cui comunico i progetti di Gefond in modo diverso sono stati apprezzati dall'industria. Anche la strategia di comunicazione che ho scelto è innovativa in questo campo: ho deciso di metterci la faccia, creando campagne pubblicitarie in cui sono seduta, in piedi, sdraiata sui macchinari che produco. Sono molto orgogliosa della mia recente elezione a consigliere di Amafond, l'Associazione Italiana Fornitori di Fonderia. È la prima volta, da quando l'associazione è stata fondata 70 anni fa, che una donna fa parte del consiglio direttivo. Sono anche stata inserita tra le 50 imprenditrici più innovative d'Italia del 2023. Inoltre siamo riusciti a siglare un accordo con [Anfia](#), l'Associazione Nazionale dell'Industria Automobilistica. Gefond sarà il loro partner esclusivo per promuovere iniziative di formazione nel settore automobilistico, con un focus particolare sulla manutenzione predittiva richiesta dalla latf 16949. Sono entrata attivamente nell'azienda di famiglia nel 2016 e nel 2020 ho fondato la Hpdc. Dal 2020 ho intrapreso anche la strada dell'internazionalizzazione, presentando in Germania e poi in Turchia, Polonia e Messico le nostre soluzioni innovative, digitali e sostenibili; saremo a Euroguss 2024 in Germania". Dopo un'attenta analisi del mercato e della storia che ha portato Tiziana Tronci a fare un percorso professionale vincente e meritevole le chiediamo ancora alcune considerazioni.

Quali pericoli intravede in un cambiamento così radicale? E come affrontarli?

"Il settore automotive è in una importante fase di transizione tecnologica: dal motore a combustione all'auto elettrica. Questo comporta un conseguente stravolgimento del mondo della produzione. Mi riferisco in particolare alle fonderie di pressofusione di alluminio che producono pezzi di motore endotermico e che corrono seri pericoli: la perdita di know-how che non sarà più necessario nella nuova produzione e la capacità di convertire la produzione utile per la nuova tipologia di auto che comporta investimenti molto onerosi in termine di gigapresse. Le soluzioni che si stanno prospettando sono non solo la diversificazione e la possibilità di rivolgersi a nuove modalità di produzione, ma la scelta di utilizzare nuove tecnologie capaci di essere energy saving, di ottimizzare il processo produttivo, di intervenire nel risparmio di materie e di energia, di ridurre impatto ambientale e scarti".

I prossimi obiettivi in termini di automazione applicata?

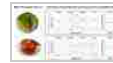
"Lo sviluppo della manutenzione predittiva con sistemi che vanno a supplire una situazione che vede la diminuzione delle competenze tecniche degli operatori che lavorano sulle macchine. In questo senso la tecnologia si pone al servizio dell'uomo. I macchinari con l'apporto degli operatori producono e l'intelligenza artificiale aiuta a mantenere funzionanti gli impianti e a prendersi cura delle macchine".

[Scarica il pdf](#)



NOTIZIE

tutti ▶



Il sensore 'indossabile' per le piante: rileva pesticidi su frutta e verdura

Ecco come una tecnologia innovativa, come questa, realizzata principalmente con acetato di cellulosa, può...



La Doria sceglie la tecnologia di KFI per costruire la smart factory del futuro

KFI, leader nell'implementazione di soluzioni e tecnologie per l'Industria 5.0, è stata scelta da La...



Una nuova struttura dirigenziale per Neugart

Neugart, azienda specializzata nella produzione di riduttori, ha modificato la propria struttura dirigenziale. La...

PRODOTTI

tutti ▶



ABB contribuisce alla realizzazione del nuovo impianto H2 Green Steel in Svezia

SMS Group, specializzato nella costruzione di impianti e in progetti di ingegneria meccanica per...



WeAreAM aggiunge DMP Flex 350 Dual al flusso di lavoro di produzione

WeAreAM, azienda specializzata nella produzione digitale e additiva in metallo con sede a Brescia,...



Le soluzioni di azionamento per l'intralogistica di Nord Drivesystems a LogiMAT

A LogiMAT, fiera internazionale delle soluzioni intralogistiche e della gestione dei processi, Nord Drivesystems presenterà le...

[Iscriviti alle newsletter »](#)



automotive digitalizzazione sostenibilità tech boys and girls

Condividi Post Salva Condividi

CONTENUTI CORRELATI



Reti per il mondo dei trasporti

Sistemi e dispositivi dotati di tecnologie 'smart' hanno di fatto soppiantato l'utilizzo di sistemi e reti tradizionali nel settore dei trasporti. Vediamo il caso dei tre ambiti automotive, ferroviario e aerospace La rapida evoluzione della tecnologia, unitamente...



TSN ridefinisce la connettività industriale

Le soluzioni CC-Link IE RSN, implementate in svariati settori industriali in tutto il mondo, migliorano la produttività e competitività degli impianti Nel panorama dinamico di Industria 4.0 una nuova interconnettività sta investendo e trasformando il mondo produttivo...

Auto, la tentazione cinese e l'Italia: se fosse Pechino il secondo grande produttore di vetture?

di Dario Di Vico «Ne parlo almeno da un anno e mezzo. Dobbiamo attrarre un secondo costruttore di auto. Poi se fosse cinese non vedo alcun problema». Federico Visentin è un imprenditore della componentistica, possiede il gruppo Mevis di caratura internazionale ed è anche presidente di Federmeccanica. A suo dire Carlos Tavares, il ceo di Stellantis, non ha alcuna intenzione di aumentare la produzione in Italia per un radicato pregiudizio sulla produttività degli impianti tricolori. Di conseguenza il famoso milione di vetture l'anno è destinato a restare un miraggio senza l'ingresso di un secondo player. «Ma chi apre nuove fabbriche oggi sceglie la Slovacchia o l'Ungheria». E anche i cinesi della Byd hanno deciso di investire dalle parti di Orban. Argomenta Visentin: «Con questa scelta di Byd abbiamo perso un'occasione importante perché la mia posizione è semplice: facciamo venire i cinesi a costruire in Italia, è un momento storico favorevole». I nomi possibili sono Nio, Xpeng, Zeekr, ad esempio. Naturalmente per rendere possibile un obiettivo di questa portata il governo dovrebbe muoversi, organizzare una missione in Cina, mettersi in grado di attrarre un maxi-investimento per produrre almeno 150 mila vetture elettriche di fascia bassa. «E solo gli asiatici possono fare una scelta di questo tipo. I nordamericani come Gm e Tesla fanno macchine premium, non hanno cultura e tradizione delle utilitarie». Il prezzo di queste auto sino-italiane si collocherebbe sotto i 15 mila euro: per un'utilitaria la qualità non è la priorità numero uno e comunque, annota Visentin, «non si potrà sempre aiutare il mercato con incentivi statali». La filiera Al presidente di Federmeccanica non sfuggono le contro-indicazioni geopolitiche come la difficile ripresa di un dialogo tra Roma e Pechino dopo lo stop della Via della Seta. «Ma penso a un vero negoziato. Dobbiamo essere in grado di mettere una condizione imprescindibile: che i cinesi acquistino componentistica italiana. Ci serve per salvare i posti di lavoro nell'indotto e per avere una posizione favorevole da parte dei sindacati». Qualche dubbio Visentin lo nutre nella capacità negoziale del Sistema Italia, visto come si è chiuso il dossier Intel. «Con gli stranieri ci vuole una grande capacità di ascoltare, negoziare, creare le condizioni». Ma una volta installata Byd in Ungheria i buoi non saranno già scappati dalla stalla ovvero ci sarebbe ancora spazio per un altro investimento cinese in Italia? Per Visentin sì. Grande attenzione al tema del secondo player del resto ampiamente evocato dal ministro Adolfo Urso c'è anche in casa sindacale. Secondo Ferdinando Uliano della segreteria nazionale Fim-Cisl, i discorsi del governo per ora non hanno concretezza, «sono discussioni astratte». È un anno che se ne parla «ma ho l'impressione che l'avvento del secondo player venga utilizzato da Urso come forma di pressione sulle decisioni di Tavares». Se invece l'ipotesi avesse davvero gambe per il sindacato si tratterebbe di un'opportunità da non lasciarsi sfuggire. E se il nuovo carmaker fosse cinese? «È un tema delicato, non è facile esprimersi. Abbiamo visto come è andato il presunto maxi-investimento di Silk-Faw a Reggio Emilia. Avevano coinvolto i sindaci, prenotato i terreni e assunto anche dei lavoratori e poi gli investitori sono spariti». Piedi di piombo, quindi. «Sia chiaro, siamo favorevoli all'avvento di nuovi investitori, ma dobbiamo aver presente i rischi. Se arriva un costruttore cinese che con una politica aggressiva toglie quote di mercato a Stellantis, da una parte aumentiamo l'occupazione e dall'altra la perdiamo. E non è detto che la somma alla fine sia positiva». L'anomalia italiana Anche in Anfia, l'associazione dei costruttori e dei componentisti italiani, c'è grande sensibilità verso il tema. «Siamo un'anomalia tra i Paesi dell'auto, siamo il rifugio di un unico carmaker rendendo così difficili le scelte di politica industriale e la normale dialettica di mercato», sostiene Marco Stella, presidente del gruppo componenti. I costruttori cinesi non possono non vedere con interesse il mercato europeo e la scelta ungherese della Byd lo dimostra. E se dovesse toccare all'Italia? «Perché no? risponde Stella. Un secondo o terzo player asiatico apporterebbero vantaggi alla filiera della componentistica e la scelta di costruire un nuovo impianto può venire solo da uno di loro». Ma in termini di occupazione non si rischia di avere una somma negativa per l'effetto più auto cinesi e meno auto Stellantis? «Non credo che l'Italia sia la piattaforma ideale per costruire un'auto low cost, senno la realizzerebbe Tavares. E invece anche per la Panda il futuro è lontano da Pomigliano». L'Italia avrebbe quindi giovamento da un investimento cinese che superasse la soglia di 150 mila auto l'anno. «Del resto se diciamo no ai cinesi ma vogliamo essere competitivi con loro dovremmo forse delocalizzare in Marocco. E in quel caso comprenderemo componenti in Marocco con un risultato industriale e occupazionale sicuramente peggiore». Non credo, aggiunge Stella, che l'avvento di un costruttore cinese sia la soluzione decisiva per i problemi dell'automotive, «ma sarebbe un segno di vitalità, la



dimostrazione che da noi si può fare bene industria». Stella aggiunge una considerazione generale sull'Europa. «Il 2024 vedrà le elezioni e in questo contesto geopolitico la politica di Bruxelles dovrà ricollocarsi dentro questa globalizzazione. Non può restare schiacciata tra Cina e Usa all'infinito e si recupera spazio anche attirando gli investimenti produttivi degli altri». L'ipotesi di un secondo costruttore in Italia è considerata ragionevole anche negli ambienti dell'alta consulenza. È vero che sul mercato stanno vincendo player non europei come Tesla o Byd, ma importare auto dall'America e dall'Asia non ha senso per i costi del trasporto e di capitale impiegato. E infatti Musk ha scelto di insediarsi in Germania e i cinesi in Ungheria. Ma si tratta di due scelte ormai compiute e che hanno escluso in entrambi i casi l'ipotesi Italia. Potrebbero emergere altri costruttori nordamericani come Rivian, Lucid Motors e Airways che rappresentano però delle grandi scommesse. Più praticabile allora può sembrare la scelta di attrarre un produttore cinese, ma dovremmo attenderci reazioni o addirittura rappresaglie sia europee che americane. Finora sulle vetture prodotte in Cina è stata ventilata l'eventualità di usare la vecchia politica dei dazi, ma se le auto elettriche dovessero essere prodotte in Europa le reazioni potrebbero essere di altro tipo. E riguardare il nesso tecnologia/dati, come era emerso nell'istruttoria del golden power per «regolare» la presenza cinese in Pirelli. Chi, infine, è scettico sulla possibilità di attrarre gli asiatici è invece Romano Prodi. Estremamente critico verso Stellantis («Gli investimenti sono diretti verso Serbia e Marocco»), l'ex premier vede «le fabbriche cinesi dirigersi verso altri lidi europei», ma considera l'eventualità di portare in Italia «uno dei grandi protagonisti dell'economia mondiale» una sorta di prova del fuoco del nostro sistema politico-industriale. Al punto da formulare una proposta ad hoc: una task force acchiappa-investimenti composta da una ventina di giovani specialisti e guidata da un anziano ed esperto imprenditore «che presenti agli investitori istituzionali le nostre potenzialità». Iscriviti alle newsletter di L'Economia Le sfide per l'economia e i mercati in un mondo instabile L'Europa, gli Stati Uniti e l'Italia che contano, con le innovazioni e le decisioni importanti, ma anche le piccole storie di rilievo Dal mondo della scienza e dell'innovazione tecnologica le notizie che ci cambiano la vita (più di quanto crediamo) E non dimenticare le newsletter e 13 febbraio 2024 © RIPRODUZIONE RISERVATA Il tuo commento verrà moderato a breve. Puoi votare una sola volta un commento e non puoi votare i tuoi commenti.

Gazzetta **MOTORI**

L'INTERVISTA

Nuovi incentivi auto, Vavassori: "Bene ma in ritardo di due mesi"

**Gazzetta
MOTORI**Gazzetta
Motori:
tutte le notizie

Il presidente di **Anfia** analizza il nuovo impianto di Ecobonus annunciato dal governo e la situazione del mercato. E spiega che peso ha la filiera automotive sulla società e l'economia in Italia

L'offerta del mese di
CheAÙtoCompro.itpowered by
GazzettaMOTI

Alessandro Conti

La Mia Auto:
tutte
le notizie

13 febbraio - 09:45 - MILANO

Offerte auto
nuove

Lo scorso primo febbraio è stato presentato il nuovo schema di incentivi Ecobonus

Gli incentivi auto sono nella terra di mezzo, in particolare quelli per le vetture che emettono tra 61 e 135 grammi di anidride carbonica. I 120 milioni a disposizione per il 2024 con il vecchio regime si sono esauriti in 14 giorni di calendario, 12 lavorativi. Tuttavia gli Ecobonus cambiano come annunciato il 1° febbraio dal ministro per le Imprese e il Made in Italy Adolfo Urso. Tornano sul piatto **283 milioni** per le 61-135, ovvero le auto full hybrid, mild hybrid e termiche al 100% di piccola cilindrata. Il nuovo piano attribuisce anche **240 milioni** per le auto elettriche, con emissioni tra 0 e 20 g/km di CO₂, e **150** per le ibride plug-in, con emissioni tra 21 e 60 g/km di CO₂.

All'annuncio di Urso però devono seguire alcuni



passaggi: un Dpcm che deve essere ancora approvato in Consiglio dei ministri, il parere della corte dei conti che ha 30 giorni per esprimersi e la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Tradotto, se tutto andasse bene, i nuovi incentivi potrebbero essere operativi a metà marzo, più realisticamente nella seconda metà del mese. Il che provoca una stasi sul mercato, che a gennaio era cresciuto del 10,6% rispetto allo stesso mese del 2023. Questa è solo la più urgente delle questioni che riguardano il settore dell'automotive in Italia che nei giorni scorsi è stato palcoscenico delle polemiche tra Stellantis e governo. Tuttavia la chiacchierata con Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, l'associazione italiana dell'aziende della filiera dell'auto parte dai fondamentali, ovvero dal peso dell'auto nel nostro Paese.



Roberto Vavassori è presidente di **Anfia**, associazione nazionale filiera industria automobilistica dal 2023, membro del board di Brembo e di Clepa, l'associazione europea dei componentisti di cui è stato presidente dal 2016 al 2019

Vavassori diamo i numeri? Quanto pesa l'auto in Italia?

"Stimiamo che 1,28 milioni di persone siano legate all'automotive, tra industria e servizi. Il che significa 28,8 miliardi in salari e stipendi l'anno, 346,4 miliardi di fatturato e il 19,4% del Pil".

Rimanendo alla sola industria quali sono le cifre in Italia?

"Gli addetti sono 272 mila, il fatturato è di 100,6 miliardi, le imprese sono 5.439".

Auto significa anche entrate per lo Stato.

"Stimiamo che nel 2023 il gettito fiscale legato all'automotive possa arrivare a 77 miliardi. Ben 55 miliardi sono imputabili all'uso, di questi 32 miliardi sono di accise sui carburanti e 12 miliardi sono di Iva sulla manutenzione".

LEGGI ANCHE



Anfia, nel 2022 carico fiscale sull'auto a 71 miliardi di euro

Dato l'apporto alle casse pubbliche delle accise sui carburanti fossili che previsioni avete come Anfia per il gettito fiscale dei prossimi anni che inevitabilmente calerà?

"Per esempio quando ci sarà un terzo del parco circolante di auto elettriche sarà utile avere proiezioni a 5, 10 e 15 anni per quando poi saranno proposte riforme fiscali (che necessitano delle coperture, ndr)".

Con l'esaurimento del fondo di 120 milioni per le auto con piccoli motori termici, prima che entri in vigore il nuovo regime, cosa sta succedendo al mercato?

"Lo schema dei nuovi incentivi è definito e crediamo che sia molto più efficace di quello che va a sostituire. Adesso abbiamo questo periodo di transizione".

LEGGI ANCHE



Incentivi auto 2024: fondi finiti per ibride e termiche, a fine marzo i nuovi Ecobonus

Però il contributo per chi rottama una Euro 4 acquistando una 61-135 è calato di 500 euro rispetto al vecchio schema.

"La caccia peruvica alla sostituzione dell'Euro 4 è meritoria ma se si guarda al circolante l'Euro 4 costituisce oltre il 23% del parco. Introdurre veicoli nuovi sulle strade significa fare percolare auto più recenti, ad esempio Euro 5, sul mercato dell'usato. E poi gli incentivi ora sono previsti anche per l'acquisto delle vetture di seconda mano".

Quindi un giudizio positivo?

"Il pacchetto va bene, purtroppo arriva con un paio di mesi di ritardo creando un vuoto in concessionario ma anche interesse".

LEGGI ANCHE



Gli effetti della crisi nel Mar Rosso sul mondo dell'auto

La guerra in Medio Oriente e le conseguenti difficoltà nell'attraversamento del canale di Suez stanno provocando difficoltà negli approvvigionamenti?

"Causano un allungamento dei tempi che, nel migliore dei casi, è di 2-3 settimane, nel peggiore di un mese. E una riorganizzazione della logistica".

È una crisi paragonabile alla carenza di microchip e materie prime del 2020 e 2021?

"Si tratta di una situazione brutta però siamo a un livello diverso di criticità. Certamente impatta sui margini".

LEGGI ANCHE



Stellantis: Elkann a Roma incontra Mattarella. Sullo sfondo gli scontri con la Meloni

Il governo vuole un secondo costruttore in Italia, oltre a Stellantis. È possibile?

"L'obiettivo comune è di verificare e rendere visibile la competitività del Paese. Tra misure sulle emissioni e dazi la produzione di veicoli diventerà più regionale".

Per esempio è ipotizzabile una fabbrica Geely a Termini Imerese o è pura fantasia?

"Succede già che costruttori cinesi importanti come Geely diventino player a tutto campo anche in Europa. Come detto noi dobbiamo essere in grado di segnalare la nostra competitività".

L'Italia non è solo veicoli finiti ma anche componentistica.

"Nel 2022 la componentistica ha oltre 166 mila addetti, un fatturato 56 miliardi ed ha esportato il 40% del prodotto, in primo luogo in Germania, con un saldo commerciale positivo di 5 miliardi. Le imprese sono 2.167".

Con la transizione tecnologica che futuro ha la componentistica italiana?

"Con i nuovi termini dell'Euro 7, se si disegna una transizione intelligente, l'impatto sociale può essere ammorbidito. Credo che il mercato si stia evolvendo verso un passaggio più graduale".



© RIPRODUZIONE RISERVATA

POTRESTI ESSERTI PERSO

ANNUNCI PPN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ILPIAVE

In Italia & nel mondo, dal 1974

ILPIAVE.it Quotidiano
in Italia & nel mondo

Seguici su

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

CHI SIAMO | CONTATTI | ABBONAMENTI | DIVENTA COLLABORATORE | PUBBLICITÀ SU ILPIAVE

- HOME
- NOTIZIE DAL TERRITORIO
- EDITORIALI
- MONDO
- ITALIA
- POLITICA
- ECONOMIA
- CULTURA
- TURISMO
- SALUTE
- SPORT
- DAI LETTORI
- EVENTI

Economia, Veneto

MECSPE 2024, a Bologna le aziende si confrontano sulla transizione digitale ed ecologica



Sono 238 le aziende della regione Veneto che parteciperanno alla 22ª edizione di MECSPE, la principale fiera dedicata alle innovazioni per l'industria manifatturiera organizzata da Senaf, in programma a Bologna dal 6 all'8 marzo. In particolare, 85 sono della provincia di Vicenza, 63 di Padova, 53 di Treviso, 19 di Verona, 10 di Venezia, 5 di Belluno, 3 di Rovigo. La fiera, punto di riferimento del settore e occasione d'incontro tra tecnologie di produzione e filiere industriali, vedrà la partecipazione di ben oltre 2.000 aziende espositrici nei 92mila mq di superficie fieristica con 13 Saloni tematici, 18 iniziative speciali e un programma ricco di appuntamenti e incontri dedicati alla transizione digitale ed ecologica.

La nuova edizione dedicherà ampio spazio al confronto tra gli attori del settore, alla luce dei recenti sviluppi sul fronte PNRR e sul nuovo Piano Transizione 5.0, con la sua dotazione di 6,3 miliardi di euro per il 2024-2025. Le tematiche di transizione e progresso, quanto più rilevanti per le aziende italiane, saranno approfondite all'evento inaugurale della fiera, durante il quale verranno discussi, alla presenza dei rappresentanti del MIMIT – Ministero delle Imprese e del Made In Italy, i dati del nuovo Osservatorio MECSPE sull'industria manifatturiera italiana.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MECSPE LAB: la nuova anima della fiera dà spazio all'innovazione Un'edizione con importanti novità, a partire dalla nuova area espositiva MECSPE LAB – Spazio Innovazione, che sarà il punto di aggregazione di tutti i visitatori interessati a iniziative dimostrative volte all'integrazione dell'Industria 4.0 con l'Industria 5.0. Un'occasione imperdibile per i giovani, che potranno confrontarsi e valutare con uno sguardo al futuro le nuove sfide che sta affrontando il settore. In tale occasione, i nuovi talenti potranno approfondire le potenzialità dei nuovi impieghi nell'industria, che prevedono l'utilizzo di tool avanzati per la gestione dei processi di produzione.

Tra i protagonisti di quest'anno di MECSPE LAB – Spazio Innovazione vi saranno anche gli studenti dell'Università di Bologna con il team di ricerca UNIBOAT. Gli studenti presenteranno un progetto di sviluppo e produzione di un'imbarcazione completamente elettrica, incentrata su soluzioni ecosostenibili, legate all'energia pulita e ai materiali riciclati, riutilizzabili e a bassa impronta di anidride carbonica. Oltre a ciò, si riconferma l'esposizione dei prototipi della Formula SAE, l'evento educational organizzato annualmente da ANFIA in collaborazione con Università di Bologna, More Modena Racing, Unibo Motorsport e Race Up di Padova.

La formazione come collante per l'industria Il tema della formazione avrà un ruolo centrale all'interno della manifestazione, che ogni anno si propone come piattaforma dinamica per indirizzare i giovani verso il mondo dell'industria. Un tema sempre più urgente secondo gli ultimi dati Unioncamere che evidenziano la difficoltà del reperimento delle risorse; nel 2023, infatti, il settore ha potuto contare solo qualche migliaio di diplomati ITS, un numero estremamente basso rispetto alla domanda dell'industria di circa 47mila diplomati, di cui oltre 16mila in ambito meccanica.

Tra le iniziative dedicate alla formazione torna MECSPE Young&Career, un percorso che offre ai giovani visitatori l'opportunità di partecipare agli appuntamenti formativi organizzati dalla fiera e dagli espositori, di entrare in contatto con le aziende e di candidarsi per le opportunità di lavoro offerte. PNRR e Competence Center: MECSPE ospita il MIMIT Formazione e innovazione digitale convergeranno nell'Area Competence Center, dove avrà luogo l'incontro tra la community di MECSPE e i Competence Center, che proporranno attività di orientamento, formazione e progetti innovativi in ambito Industria 4.0.

Lo spazio, all'interno del quale esporranno gli otto Competence Center nazionali con la partecipazione del MIMIT, sarà arricchito da una programmazione di eventi formativi per le PMI. Transizione energetica e sostenibilità Due in particolare saranno i convegni di respiro internazionale su temi attuali per il settore industriale che anche quest'anno MECSPE ospiterà. Per la seconda volta, infatti, avrà luogo il Forum Italo-Tedesco: 2035 e la filiera Automotive, dedicato alla transizione energetica verso cui si sta muovendo l'industria automobilistica. Un convegno che si pone l'obiettivo di fornire all'intera filiera automotive una visione macroeconomica e tecnologica del settore, anche attraverso testimonianze di esperti e presentazioni di casi di successo.

Seconda edizione anche per l'Aluminium Energy Summit, organizzato da Metef, la fiera internazionale per la filiera dell'alluminio. Obiettivo del summit sarà quello di fare il punto sui contributi concreti e le soluzioni tecnologiche che l'industria dell'alluminio può attivare per raggiungere gli obiettivi di economia circolare e decarbonizzazione. Infine, il Percorso Obiettivo Sostenibilità premierà anche quest'anno le aziende virtuose che si sono distinte per aver intrapreso scelte sostenibili. Tante altre iniziative animeranno i tre giorni della manifestazione, che ogni anno si impegna a lasciare un'impronta costruttiva per tutti gli attori dell'industria, spianando la strada verso un nuovo modo di fare impresa, più consapevole, innovativo e umano-centrico.

La fiera ospiterà inoltre degli spazi dedicati agli addetti ai lavori e alle varie realtà che parteciperanno alla fiera, come Piazza Stampa, Piazza Progettazione e Design, Piazza TMP – dedicata alle materie plastiche e Start up Factory, riunisce startup B2B ad alto contenuto tecnologico. Queste sono solo alcune delle iniziative speciali proposte da MECSPE che, come ogni anno, avrà l'onore di ospitare le storiche istituzioni e associazioni di settore che in oltre vent'anni hanno contribuito ad elevare la manifestazione a punto di riferimento per l'industria manifatturiera: Confartigianato, ANFIA, ASCOMUT, CNA Produzione, e AIDAM, ognuna presente in fiera con il proprio spazio dedicato.

13 Febbraio 2024



ULTIMA EDIZIONE DE "IL PIAVE"



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Mercato auto: sarà Toyota il secondo produttore in Italia?

Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Fibrillazioni nel mercato auto: sarà Toyota il secondo produttore in Italia per raggiungere l'obiettivo di 1,3 milioni di veicoli?



13 Febbraio 2024 - 13:15

Il Governo sta giocando su più tavoli del **mercato dell'auto** per ampliare la produzione in Italia e raggiungere il numero di **1,3 milioni** di veicoli all'anno, tra autovetture e veicoli commerciali. E se da un lato prosegue le interlocuzioni con **Stellantis**, che però da sola non sembra disponibile a raggiungere la cifra richiesta, dall'altra conferma i contatti con **altre case automobilistiche** che potrebbero, nei loro progetti di sviluppo internazionale riguardanti l'Europa, insediarsi anche in Italia. Sui nomi c'è assoluto riserbo: [si è parlato di brand cinesi](#), qualcun altro ha fantasticato di Tesla, mentre nelle ultime ore ha iniziato a prendere quota un po' a sorpresa **Toyota**, anche sulla scia del recente viaggio della premier Meloni in Giappone. Sarà il marchio delle Tre ellissi il **secondo produttore di auto in Italia?**

TOYOTA SECONDO PRODUTTORE DI AUTO IN ITALIA?

L'ipotesi, altamente suggestiva trattandosi della più grande casa automobilistica al mondo, è apparsa sulle pagine del quotidiano La Verità, che ha preso spunto dalle dichiarazioni rilasciate in conferenza stampa da **Giorgia Meloni** a seguito dell'incontro con le autorità giapponesi. In particolare la presidente del consiglio ha detto che *"l'Italia è interessata a ogni forma di investimento che può produrre posti di lavoro e il Governo è particolarmente attento al campo dell'automotive"*, lasciando chiaramente intendere di aver parlato della questione con i vertici di alcune aziende nipponiche. Ma Toyota è davvero un'ipotesi **credibile** per l'Italia? Secondo La Verità uno suo sbarco nel nostro Paese non sarebbe fantascienza,



Nasce il canale WhatsApp di SicurAUTO.it, iscriviti gratis

Ultime notizie



Incentivi auto 2024: lo schema dei nuovi sconti da Marzo



Mercato auto: sarà Toyota il secondo produttore in Italia?



Olio motore 5W30 o 5W40: quali differenze?

considerando che di recente ha presentato un grande piano di sviluppo della produzione europea col quale introdurrà nel mercato UE **sei modelli elettrici entro il 2026** con l'obiettivo di raggiungere il 20% dei volumi di vendita.

A sostegno dell'ipotesi **Toyota** come **secondo produttore di auto in Italia**, il quotidiano ha ricordato che per Toyota il 2023 in Europa si è chiuso con 1,17 milioni di unità (+8%) e una quota di elettrificazione pari al 71%. La prospettiva è quella di raggiungere il **75% nel 2024** e di crescere ulteriormente nei volumi complessivi. In questa logica, si legge, *"è chiaro che uno sbarco di Toyota in Europa (e quindi in Italia, ndr) non sarebbe solo commerciale ma potrebbe essere industriale"*.

MERCATO AUTO: STELLANTIS IN ITALIA TRA PROCLAMI E REALTÀ

Alla suggestione Toyota fanno da contraltare le difficoltà di **Stellantis**, che a parole sembra avere tutte le buone intenzioni di investire in Italia, ma nei fatti sta lanciando messaggi diametralmente **opposti**. Quali? Beh, produrre la nuova Panda elettrica in Serbia (e la 500 Hybrid in Algeria), bloccare la produzione del Maserati Levante a Mirafiori e rinviare di sei mesi il progetto gigafactory a Termoli, dando la precedenza agli stabilimenti in Francia e Germania, sono situazioni che **non depongono a favore del gruppo framco-italiano**. Senza contare che ci sono segnali di un ulteriore indebolimento della componente italiana nell'azionariato di Stellantis, che porterebbe a un disimpegno ancor più marcato verso il nostro Paese.



MINISTRO URSO: NECESSARIO UN SECONDO PRODUTTORE PER ARRIVARE A 1,3 MILIONI DI VEICOLI

Non è dunque un caso che il Governo italiano stia spingendo molto sull'ipotesi **secondo produttore**. Proprio ieri Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, ha confermato che l'Esecutivo sta lavorando da circa 8-9 mesi a una seconda casa automobilistica e pensa che l'obiettivo si possa raggiungere in un **tempo congruo**: *"Vogliamo **aprire il mercato ad altri produttori** e quindi sappiamo che accanto a Stellantis sarà necessario comunque un'altra casa automobilistica. Il nostro progetto sull'automotive è chiaro: riteniamo che per sostenere la nostra importante filiera dell'indotto è **necessario un mercato interno che produca almeno 1,3 milioni veicoli**. Questo è l'obiettivo che ci poniamo da qui a qualche anno per garantire, nella transizione energetica verso l'elettrico, che l'indotto possa sostenere i livelli produttivi e occupazionali"*.

Ipotesi peraltro 'benedetta' dalla filiera automobilistica italiana, come ha ribadito a Gazzetta Motori il presidente di Anfia, **Roberto Vavassori**: *"Tra misure sulle emissioni e dazi la produzione di veicoli diventerà sempre più regionale: noi in Italia dobbiamo essere in grado di segnalare la nostra competitività, anche a livello di componentistica"*.



Resta sempre aggiornato su tutte le novità automotive e aftermarket

Iscriviti gratis al nostro canale whatsapp cliccando qui o inquadrando il QR Code

#MERCATO AUTO #PRODUZIONE #TOYOTA

[HOMEPAGE](#)
[IL NOSTRO NETWORK](#)
[EDIZIONI DIGITALI](#)
[CHI SIAMO](#)
[SHOP](#)

Home > FOOD > MECSPE 2024

FOOD

MECSPE 2024

MECSPE volano del manifatturiero: oltre 2.000 aziende a Bologna per confrontarsi sulla transizione digitale ed ecologica, mettendo sempre la formazione al centro

13 Febbraio 2024 • 0 commento



CONDIVIDI



Dal 6 all'8 marzo la 22^a edizione della fiera di riferimento per l'industria manifatturiera proporrà il suo ricco programma di convegni, incontri e approfondimenti, con un particolare focus sul nuovo Piano Transizione 5.0

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Torna a Bologna la 22ª edizione di **MECSPE**, la principale fiera dedicata alle innovazioni per l'industria **manifatturiera** organizzata da **Senaf**, **punto di riferimento del settore e occasione d'incontro tra tecnologie di produzione e filiere industriali**.

Dal 6 all'8 marzo, i padiglioni di BolognaFiere vedranno la partecipazione di **ben oltre 2.000 aziende espositrici nei 92mila mq di superficie fieristica con 13 Saloni tematici, 18 iniziative speciali** e un programma ricco di appuntamenti e incontri dedicati alla transizione digitale ed ecologica.

La nuova edizione dedicherà ampio spazio al confronto tra gli attori del settore, alla luce dei recenti sviluppi sul fronte PNRR e sul nuovo **Piano Transizione 5.0**, con la sua dotazione di 6,3 miliardi di euro per il 2024-2025. Le tematiche di transizione e progresso, quanto più rilevanti per le aziende italiane, saranno approfondite all'**evento inaugurale** della fiera, durante il quale verranno discussi, alla presenza dei rappresentanti del **MIMIT – Ministero delle Imprese e del Made In Italy**, i dati del nuovo **Osservatorio MECSPE** sull'industria manifatturiera italiana.

MECSPE LAB: la nuova anima della fiera dà spazio all'innovazione

Un'edizione con importanti novità, a partire dalla nuova area espositiva **MECSPE LAB – Spazio Innovazione**, che sarà il punto di aggregazione di tutti i visitatori interessati a iniziative dimostrative volte all'integrazione dell'Industria 4.0 con l'Industria 5.0. Un'occasione imperdibile per **i giovani, che potranno confrontarsi e valutare con uno sguardo al futuro** le nuove sfide che sta affrontando il settore. In tale occasione, i nuovi talenti potranno approfondire le **potenzialità dei nuovi impieghi** nell'industria, che prevedono l'utilizzo di tool avanzati per la gestione dei processi di produzione.

Tra i protagonisti di quest'anno di **MECSPE LAB – Spazio Innovazione** vi saranno anche gli studenti dell'Università di Bologna con il team di ricerca **UNIBOAT**. Gli studenti presenteranno un progetto di sviluppo e produzione di **un'imbarcazione completamente elettrica, incentrata su soluzioni ecosostenibili**, legate all'energia pulita e ai materiali riciclati, riutilizzabili e a bassa impronta di anidride carbonica. Oltre a ciò, si riconferma l'esposizione dei prototipi della **Formula SAE** l'evento educational organizzato annualmente da **ANFIA** in collaborazione con Università di Bologna, More Modena Racing, Unibo Motorsport e Race Up di Padova.

La formazione come collante per l'industria

Il tema della formazione avrà un ruolo centrale all'interno della manifestazione, che ogni anno si propone come piattaforma dinamica per indirizzare i giovani verso il mondo dell'industria. Un tema sempre più urgente secondo gli ultimi dati **Unioncamere che evidenziano la difficoltà del reperimento delle risorse**; nel 2023, infatti, il settore ha potuto contare solo qualche migliaio di diplomati ITS, un numero estremamente basso rispetto alla domanda dell'industria di circa **47mila diplomati, di cui oltre 16mila in ambito meccanica**.

Tra le iniziative dedicate alla formazione torna **MECSPE Young&Career**, un percorso che offre ai giovani visitatori l'opportunità di partecipare agli appuntamenti formativi organizzati dalla fiera e dagli espositori, di entrare in contatto con le aziende e di candidarsi per le opportunità di lavoro offerte.

*“MECSPE è un vero e proprio catalizzatore per un cambiamento significativo e positivo in tutto il settore manifatturiero – commenta **Maruska Sabato, Project Manager di MECSPE** – La fiera rappresenta un crocevia fondamentale per il confronto e lo scambio di idee tra imprese, istituzioni e giovani. Di fronte alla crescente richiesta di competenze specializzate nel settore, MECSPE diventa una piattaforma indispensabile per orientare i giovani verso carriere innovative e gratificanti nell'industria. Daremo inoltre ampio spazio al tema degli incentivi: la presenza del MIMIT quest'anno è un segnale di grande importanza, reso ancora più attuale dall'imminente attuazione del Piano Transizione 5.0, sul quale intendiamo concentrarci per fornire alle aziende tutti gli spunti necessari per accompagnarle in questa nuova fase di sviluppo”.*

PNRR e Competence Center: MECSPE ospita il MIMIT

Formazione e innovazione digitale convergeranno nell'**Area Competence Center**, dove avrà luogo l'incontro tra la community di MECSPE e i Competence Center, che proporranno attività di orientamento, formazione e progetti innovativi in ambito Industria 4.0. Lo spazio, all'interno del quale esporranno gli otto Competence Center nazionali con la partecipazione del MIMIT, sarà arricchito da una programmazione di **eventi formativi per le PMI**.

Transizione energetica e sostenibilità

Due in particolare saranno i convegni di respiro internazionale su temi attuali per il settore industriale che anche quest'anno MECSPE ospiterà. Per la seconda volta, infatti, avrà luogo il **Forum Italo-Tedesco: 2035 e la filiera Automotive**, dedicato alla **transizione energetica verso cui si sta muovendo l'industria automobilistica**. Un convegno che si pone l'obiettivo di fornire all'intera filiera automotive una visione macroeconomica e tecnologica del settore, anche attraverso testimonianze di esperti e presentazioni di casi di successo

Seconda edizione anche per l'**Aluminium Energy Summit**, organizzato da Metef, **la fiera internazionale per la filiera dell'alluminio**. Obiettivo del summit sarà quello di fare il punto sui contributi concreti e le soluzioni tecnologiche che l'industria dell'alluminio può attivare per raggiungere gli obiettivi di economia circolare e decarbonizzazione.

Infine, il **Percorso Obiettivo Sostenibilità** premierà anche quest'anno le aziende virtuose che si sono distinte per aver intrapreso scelte sostenibili.

Un palinsesto ricco di eventi

Tante altre iniziative animeranno i tre giorni della manifestazione, che ogni anno si impegna a lasciare un'impronta costruttiva per tutti gli attori dell'industria, spianando la strada verso un nuovo modo di fare impresa, più consapevole, innovativo e umano-centrico.

Tra le novità, **Piazza Stampo** mette in luce la stretta sinergia tra aziende internazionali e studenti universitari, che hanno collaborato alla realizzazione di un oggetto in polimeri da fonti rinnovabili che verrà prodotto e distribuito in fiera.; la **Piazza Progettazione e Design** per questa edizione è dedicata ai produttori italiani di materiali per il lusso, mentre la **Piazza TMP** ospita i suoi associati, produttori e trasformatori di tutto ciò che è relativo al mondo delle materie plastiche, e darà voce alle attività rivolte ai giovani e alle scuole, alla sostenibilità e allo smascheramento del greenwashing, con finalità di informazione e formazione tecnica. In linea con le necessità di innovazione espresse dal mercato, la **Start up Factory**, riunisce startup B2B ad alto contenuto tecnologico, che potranno presentarsi a una vasta audience proveniente dall'industria manifatturiera.

Queste sono solo alcune delle iniziative speciali proposte da MECSPE che, come ogni anno, avrà l'onore di ospitare le storiche istituzioni e associazioni di settore che in oltre vent'anni hanno contribuito ad elevare la manifestazione a punto di riferimento per l'industria manifatturiera: **Confartigianato**, **ANFIA**, **ASCOMUT**, **CNA Produzione**, e **AIDAM**, ognuna presente in fiera con il proprio spazio dedicato.

www.mecspe.com/it

MECSPE

CONDIVIDI



articolo precedente

Università del Piemonte Orientale e Syensqo insieme per la tutela dell'ambiente

La transizione ecologica, a "Punti di vista"

Riflessione in studio con i rappresentanti delle istituzioni



ULTIMI COMUNICATI:

RAI Ascolti tv di martedì 13 febbraio

RAI Maria Pia Ammirati sugli ascolti di "Mameli. Il ragazzo che sognò l'Italia"

RAI Ottimi ascolti per la prima parte di FarWest

RAI Ascolti tv di lunedì 12 febbraio

RAI Rai: Rossi, la radio giovane da 100 anni



Condividi

Automobili meno inquinanti, case green a bassi consumi energetici, fonti rinnovabili: a che punto e' la transizione ecologica?

E' l'argomento centrale della puntata di "Punti di vista" in onda su Rai Italia, su Raiplay e su Rai 2 venerdì dopo la mezzanotte e mezza. In primo piano le opinioni dei rappresentanti dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia), dell'Associazione Nazionale Energia del Vento (Anev) e dell'Associazione Nazionale Costruttori (Ance).

Ne parlano in studio, con Luca Mazza', i parlamentari delle commissioni Ambiente di Senato e Camera, Michele Fina per il Pd e Gianpiero Zinzi per la Lega.

Potrebbero interessarti anche...

RAI 1

Con "Gloria" il ritorno di Sabrina Ferilli su Rai 1

Tre prime serate con il sarcasmo e i pericoli del divismo

19 FEBBRAIO 2024

RAI STORIA

RAI

PRESADIRETTA

16 FEBBRAIO 2024

RAI 5

RAI 2

Dopo il Festival, "Appresso alla musica"

Con Renzo Arbore e Gegè Telesforo continua il viaggio indietro nel tempo

16 FEBBRAIO 2024

RAI RADIO 1

RAI 5

Il Requiem di Verdi diretto da Pappano per Claudio Abbado

Con l'Orchestra di Santa Cecilia

15 FEBBRAIO 2024

RAI 3