



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 24 al 30 settembre 2024

Torino, 4 ottobre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Adnkronos.com	24/09/2024	<i>Fiere, a Piacenza la prima edizione del T3-Truck Tyre Trailer</i>	3
5	Il Sole 24 Ore	24/09/2024	<i>Componentisti e filiera, focus su innovazione (F.Greco)</i>	6
16	Il Messaggero	24/09/2024	<i>Auto, il piano del governo Stellantis pensa al dopo Tavares (G.Andreoli)</i>	7
	Fleetmagazine.com	24/09/2024	<i>Next Generation Mobility, tra mobilita' del futuro e problemi di oggi</i>	8
	Ilmattino.it	24/09/2024	<i>Fiere, a Piacenza la prima edizione del T3-Truck Tyre Trailer</i>	10
	Ilmessaggero.it	24/09/2024	<i>Auto, il piano del governo: meno green e piu' fondi Ue</i>	12
	NotiziarioMotoristico.com	24/09/2024	<i>La frenata estiva del mercato dei veicoli industriali</i>	15
	RivistaTir.it	24/09/2024	<i>Anita accende i riflettori su trasporto ADR e carenza autisti</i>	17
	Tecnelab.it	24/09/2024	<i>Next Generation Mobility 2024: un'ampia panoramica sul futuro dell'auto</i>	19
16	Il Giornale di Vicenza	25/09/2024	<i>I "big" dell'acciaio a Vicenza E la filiera siderurgica vale 90 miliardi</i>	22
3	Il Quotidiano del Sud - Basilicata	25/09/2024	<i>"Meloni convochi Tavares"</i>	24
	Autoappassionati.it	25/09/2024	<i>La sostenibilita' invisibile nell'automotive: il 1° incontro di Autopromotec Talks</i>	26
	Fleetmagazine.com	25/09/2024	<i>Solo il 5% della filiera dei ricambi auto si sta convertendo all'elettrico</i>	27
	Quotidiano.net	25/09/2024	<i>Autopromotec Talks, sono possibili sostenibilita' e competitivita'?</i>	28
	Trasporti-Italia.com	25/09/2024	<i>Auto: l'aftermarket non teme la transizione elettrica</i>	33
	Repubblica.it	26/09/2024	<i>Assemblea Federacciai 2024: Gozzi, "Obiettivo acciaio green entro il 2030"</i>	35
	Avvenire.it	26/09/2024	<i>Sostenibilita': ecco cosa fa davvero l'automobile</i>	38
	Bergamonews.it	26/09/2024	<i>Crisi Volkswagen, Vavassori: Tutto il settore in difficolta', preoccupati per gli impatti sulla nost</i>	42
	Borsaitaliana.it	26/09/2024	<i>Assemblea Federacciai 2024: Gozzi, "Obiettivo acciaio green entro il 2030"</i>	46
	Ilgiornale.it	26/09/2024	<i>Verso "Autopromotec 2025", c'e' una sostenibilita' che nessuno si aspetta</i>	48
	IlsecoloXIX.it	26/09/2024	<i>Assemblea Federacciai 2024: Gozzi, Obiettivo acciaio green entro il 2030</i>	49
	Industriaitaliana.it	26/09/2024	<i>Gozzi (Federacciai): «Posizionare l'Italia come leader mondiale di acciaio green»</i>	50
	Pneurama.com	26/09/2024	<i>Autopromotec Talks, il settore automotive alle prese con sostenibilita' e competitivita'</i>	54
	Ansa.it	27/09/2024	<i>Autopromotec Talk, gli approfondimenti sul tema sostenibilita'</i>	59
	Adnkronos.com	27/09/2024	<i>Fiere, a Piacenza presentata T3-Truck Tyre Trailer</i>	64
I+XIV	Bresciaoggi	27/09/2024	<i>Industria - Automotive, sollecitazioni con l'obiettivo puntato sul futuro</i>	66
XV	Bresciaoggi	27/09/2024	<i>Industria - Auto, finito l'effetto incentivi Ma il mercato rimane positivo</i>	68
1+10/1	Il Giornale di Vicenza	27/09/2024	<i>La crisi morde la siderurgia Gozzi: ma siamo campioni mondiali dell'acciaio green</i>	69
	Lastampa.it	27/09/2024	<i>Anfia, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024</i>	72
	Affaritaliani.it	27/09/2024	<i>Autopromotec Talks: Milano ospita il primo evento sulla sostenibilita' invisibile nell'automotive</i>	73
	Borsaitaliana.it	27/09/2024	<i>Anfia, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024</i>	76
	IlDenaro.it	27/09/2024	<i>Auto a guida autonoma nel cuore dell'Irpinia. App e sensori, con Borgo 4.0 cittadini attori dell'inn</i>	77
	Ilgiornaledellaftermarket.it	27/09/2024	<i>A Milano il primo incontro del ciclo di eventi Autopromotec Talks</i>	78
	Ilmattino.it	27/09/2024	<i>Fiere, a Piacenza presentata T3-Truck Tyre Trailer</i>	80
	Ilmessaggero.it	27/09/2024	<i>Fiere, a Piacenza presentata T3-Truck Tyre Trailer</i>	83
	IlsecoloXIX.it	27/09/2024	<i>Anfia, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024</i>	87
	NotiziarioMotoristico.com	27/09/2024	<i>Autopromotec Talks: la mobilita' sostenibile non e' solo e-mobility</i>	88
	PiacenzaSera.it	27/09/2024	<i>Veicoli e mezzi di trasporto stradale in mostra a ottobre a Piacenza Expo</i>	90
	Teleborsa.it	27/09/2024	<i>Anfia, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024</i>	93

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
4	Libero Quotidiano	28/09/2024	<i>"John Elkann riferisca in Parlamento"</i>	94
	Viverebari.eu	28/09/2024	<i>Fiere, a Piacenza presentata T3-Truck Tyre Trailer</i>	95
1+5	Il Giornale di Vicenza	29/09/2024	<i>Federacciai - Il made in Italy ormai non basta</i>	98
	Euromerci.it	29/09/2024	<i>Prima edizione di T3-Truck Tyre Trailer, al via dal 17 al 19 ottobre a Piacenza Expo</i>	100
	Ilmessaggero.it	29/09/2024	<i>Auto, la sostenibilita' silenziosa e' gia' una realta'. Partita da Milano la marcia di avvicinamento</i>	103
	Italianpress.eu	29/09/2024	<i>Anfia, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024</i>	106

Fiere, a Piacenza la prima edizione del T3-Truck Tyre Trailer

Evento dedicato a tecnologie, mezzi e veicoli per il trasporto stradale, allestimenti, rimorchi e semirimorchi, pneumatici e componentistica, prodotti e servizi per la filiera dei mezzi di trasporto.

SEGUICI SUI SOCIAL



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



24 settembre 2024 | 12.11

Redazione Adnkronos

LETTURA: 2 minuti



Si terrà dal 17 al 19 ottobre prossimi nei padiglioni del Piacenza Expo la 1ª edizione del T3-Truck Tyre Trailer (acronimo di Camion, Pneumatici e Rimorchi), l'innovativa fiera italiana dedicata alle tecnologie, ai mezzi e veicoli per il trasporto stradale, pesante e leggero, agli allestimenti, ai rimorchi e ai semirimorchi, agli pneumatici e alla componentistica, i prodotti e i servizi per la filiera dei mezzi di trasporto. Ad organizzare la tre giorni, la Mediapoint&Exhibitions, azienda che si sta affermando sempre più in Italia per l'organizzazione di eventi specialistici, l'ultimo dei quali è stata la Hydrogen expo, che ha chiuso i battenti nei giorni scorsi totalizzando 200 espositori e oltre 6.000 visitatori qualificati, molti dei quali provenienti anche dal mondo dei trasporti.

"Rispondendo ad una sempre più pressante richiesta di molti clienti e visitatori delle altre nostre fiere specialistiche, tra le quali evidenziamo in modo particolare il GIS-Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali" sottolinea Fabio Potestà, Direttore della Mediapoint "abbiamo deciso di organizzare questa nuova manifestazione, ritenendo che sia proprio Piacenza la location ideale per un evento dedicato ai mezzi di trasporto, essendo proprio Piacenza un centro nevralgico anche a livello europeo nei comparti della logistica e dell'autotrasporto".

Nonostante si tratti di un 'debutto' questa prima edizione del T3 si è già vista riconoscere i patrocini del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Piacenza nonché di alcune delle principali associazioni di categoria, come [Anfia-Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica](#).



ORA IN

Prima pagina

Maltempo in Toscana, dispersi bimbo di 5 mesi e la nonna: ricerche in corso

Israele, nuovi raid in Libano: "Colpiti 1.600 siti Hezbollah". Beirut: "I morti sono quasi 500"

Mattarella alla presentazione del Rapporto annuale dell'Inps

Torino, uccisa nella notte con una coltellata: fermato l'ex marito

Ucraina, Zelensky: "Fine guerra con Russia più vicina di quanto si creda"



Swisscom-Vodafone, via libera dall'Ue all'acquisizione

ARTICOLI

in Evidenza

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Parte integrante e imprescindibile della tre giorni piacentina del T3 sarà il palinsesto di convegni, seminari tecnici e conferenze, organizzato con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore.

"Come nostra consolidata tradizione" conclude Potestà "nella serata di Venerdì 18 Ottobre è in programma il T3 by Night, l'apertura serale del quartiere fieristico durante la quale gli espositori potranno incontrarsi tra loro e, ovviamente, con gli ospiti che inviteranno, gustando le golosità enogastronomiche piacentine, ma anche fruendo di intrattenimenti a sorpresa in un'atmosfera conviviale e rilassata".

RIPRODUZIONE RISERVATA
© COPYRIGHT ADNKRONOS



Demografica, leggi lo Speciale

Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.



Tag

PRIMA EDIZIONE DEL T3 TRUCK TYRE TRAILER

T3 TRUCK TYRE TRAILER

FIERA

PRIMA EDIZIONE

Vedi anche



Segui il canale
WhatsApp di
Adnkronos

Infostream

Infostream



Demografica |
Adnkronos

in Evidenza

"Agenda 2030" la strategia di Eni

in Evidenza

'La cura delle persone', dai lavoratori ai caregiver

in Evidenza

Metti la tua salute in agenda

in Evidenza

Centro Economia Digitale

in Evidenza

Anestesisti, Siaarti celebra 90 anni di eccellenza

in Evidenza

Ricerca su neoplasie femminili, a ottobre 'Shopping4good' per Fondazione Veronesi

in Evidenza

Giochi, Microgame annuncia la sua partecipazione al SBC Summit Lisboa 2024

in Evidenza

Contratti, Gsa: "Irricevibili richieste Filt Cgil, dissociate da logiche e regole mercato"

in Evidenza

La sostenibilità al Capalbio Film Festival

in Evidenza

Farmaci, ok Aifa a rimborsabilità deucravacitinib per psoriasi a placche da moderata a severa

in Evidenza

Telepass annuncia l'adesione a Global Compact delle Nazioni Unite

NEWS TO GO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Componentisti e filiera, focus su innovazione

L'indotto

Tre i motori dello sviluppo: competenze, software e supply chain integrata

Filomena Greco

Sulla partita dell'auto, l'industria europea si gioca molte carte, alla luce della rilevanza economica del settore - 13,8 milioni di occupati e una quota pari all'8% del valore aggiunto manifatturiero - e della forte integrazione, in ottica di filiera, tra produttori di autoveicoli e imprese della componentistica. Nel capitolo dedicato al settore, il Dossier Draghi evidenzia un dato importante: «Circa il 22% del valore aggiunto della produzione di automobili "di fabbricazione francese" si basa su input generati in altri Stati membri dell'Ue, mentre in Germania questa cifra rappresenta il 14%». Percentuali che guardano dritto ai produttori italiani di componenti auto e che rappresentano un «buon esempio» dei vantaggi derivanti dal mercato unico dell'Ue, grazie alla «presenza

di catene di fornitura europee altamente integrate». La filiera automobilistica in Europa soffre di gap competitivi, sia in termini di costi che di tecnologia. Il punto chiave del rapporto è individuare i driver di sviluppo per le imprese della filiera, da un lato, e dall'altro trovare la formula capace di ridare competitività e proteggere gli asset industriali del vecchio continente. La cornice che il dossier disegna, però, è chiara: la transizione dai veicoli a motore, diesel o benzina, ai veicoli elettrici, ha implicazioni di vasta portata per la rete di fornitori di componenti auto, anzitutto per la maggiore "semplicità" dei sistemi di propulsione elettrici che spinge gli stessi fornitori a competere con gli stessi Oem, poi per il netto vantaggio competitivo dell'industria cinese. Il dossier evidenzia il trend di internalizzazione delle lavorazioni innescato anche dalla necessità, per i car maker, «di mantenere i livelli occupazionali, alla luce della riduzione di addetti impiegati nelle lavorazioni tradizionali». A questo si aggiunge la variabile cinese e la transizione, non solo elettrica, ma anche digitale, che sta

trasformando l'automobile. Tanto che - come già preannunciato da Clepa, l'Associazione delle industrie automotive europee - l'Europa potrebbe diventare importatore netto di componenti auto, per la prima volta in assoluto, nel 2024. «Le industrie dell'automotive devono diventare soggetti globali e avere nell'innovazione un principio guida» dice Roberto Vavassori, presidente di Anfia, sigla di riferimento per le imprese della filiera auto italiana. Innovazione continua, dunque, su materiali e software. E se nel breve periodo pesa e peserà lo svantaggio competitivo sulle tecnologie legate alla trazione elettrica, nel medio,



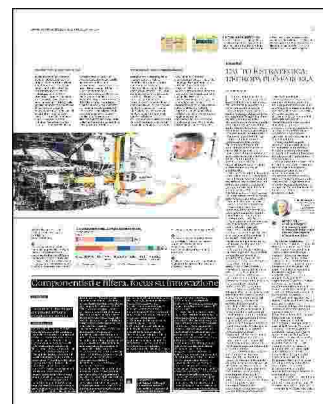
L'obiettivo del Rapporto Draghi è il mantenimento dei livelli occupazionali europei nel settore

evidenzia Vavassori, «sarà fondamentale la ricerca e lo sviluppo nella chimica, torneranno importanti gli atomi e le particelle, non solo i bit».

Tre i driver di trasformazione industriale per il comparto tracciati nel dossier. Primo, la transizione verso i veicoli elettrici che implica di per sé un cambiamento di vasta portata nella tecnologia e nei processi di produzione con un imponente «riorientamento del settore» che passa attraverso la riqualificazione di lavoratori e reti di fornitori. Secondo, lo spostamento di valore aggiunto dall'hardware dell'autoveicolo al software. «Le stime suggeriscono che elettronica e software potrebbero rappresentare fino al 50% del valore di un'auto al 2030», grazie allo sviluppo crescente delle tecnologie per i veicoli connessi, dei controlli avanzati per il supporto alla guida e dei veicoli autonomi. Terzo driver, l'integrazione della catena del valore dell'automotive con quella della mobilità, con l'emergere di nuovi modelli di business come l'auto condivisa e nuovi sistemi di finanziamento e servizi energetici.

RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Auto, il piano del governo Stellantis pensa al dopo Tavares

► Urso presenta a sindacati e imprese la proposta che porterà giovedì in Europa
Entro il 2026 la casa automobilistica deve scegliere il nuovo ad: parte l'iter di selezione

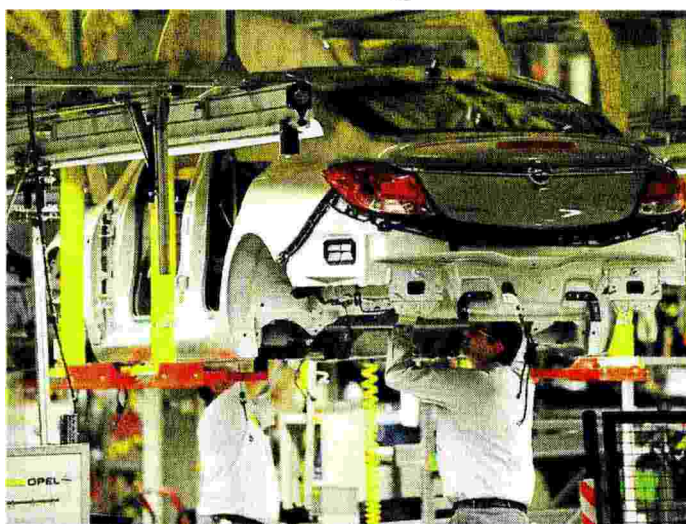
LA STRATEGIA

ROMA «Sull'auto si apre una nuova stagione in Europa, dove l'Italia conta: politica industriale e politica ambientale devono andare nella stessa direzione e la crisi del settore, con il crollo dell'elettrico, ci obbliga a decidere». La relazione del ministro delle Imprese Adolfo Urso a sindacati e Confindustria, con cui ieri è stato presentato il piano del governo sull'automotive in Ue, è chiara: l'esecutivo punta a rivedere i target ambientalisti del Green Deal e aumentare i fondi comunitari sulla transizione energetica. A sostegno di questa strategia, che rientra nel cosiddetto "Piano Made in Italy 2030" del Mimit, la maggioranza starebbe elaborando una mozione da approvare in Parlamento. L'obiettivo è dare «certezze a imprese e consumatori», usando le parole di Urso, e garantire più autonomia all'Unione su batterie e componentistica verde.

I PUNTI

La proposta verrà portata a Bruxelles tra domani e giovedì, quando si terrà il Consiglio Competitività. Il governo vorrebbe anticipare dal 2026 a inizio 2025 la clausola di revisione prevista dal regolamento Ue sulla riduzione dell'inquinamento, che

**L'ESECUTIVO PUNTA SU
NEUTRALITÀ TECNOLOGICA,
REVISIONE NEL 2025
DEL GREEN DEAL E
SUBITO PIÙ RISORSE
AL SETTORE**



Alcuni operai al lavoro in una fabbrica di automobili

contiene lo stop alla vendita dei veicoli a benzina e diesel dal 2035. Per auto e veicoli leggeri si farebbe il punto della situazione, valutando gli obiettivi in base al mercato dell'auto elettrica e ibrida. Nel frattempo si punterebbe sulla "neutralità tecnologica": biocarburanti e altre tecnologie di cattura e riduzione solo parziale della CO2, senza fermare i motori a combustione. L'esecutivo, poi, spera che possa essere rivisto anche l'obbligo delle Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025.

Contemporaneamente si punta a far istituire in Ue un nuovo fondo miliardario per sostenere le imprese nella transizione green, portando ad esempio la crisi di Volkswagen, che prevede chiusure di stabilimenti e tagli al personale. La strada, come sottolineato da Urso, è quella in-

dicata da Mario Draghi nel suo piano sulla competitività dell'Unione, in cui si parla della necessità di investire 800 miliardi in Europa per gestire le transizioni digitale e ambientale. Un piano, questo del governo, che piace a Confindustria (teri al Mimit era presente il presidente Emanuele Orsini, che si è impegnato a cercare il sostegno delle altre Confindustrie europee) e alla filiera dell'auto (Anfia e l'europea Acea). Qualche apertura anche dai sindacati, a partire da Cisl e Uil, che chiedono però aiuti ai lavoratori. Per il segretario confederale della Cgil, Gesmundo, «si a più fondi, ma ritardare i target green non è la soluzione».

Tutte le sigle, poi, concordano sulla necessità di aprire un tavolo urgente con l'esecutivo e Stellantis a Palazzo Chigi. L'obiettivo sarebbe

«costringere» l'unico produttore di auto in Italia a rispettare gli impegni assunti sui nuovi modelli di auto, ma anche dare garanzie sull'occupazione a Mirafiori, Melfi e Cassino e confermare la gigafactory di Termoli. La produzione di Stellantis è in calo e si prospetta una cifra complessiva a fine anno poco sopra i 500 mila veicoli. Proprio viste queste preoccupazioni Fim, Fiom e Uilm potrebbero annunciare già oggi uno sciopero dei lavoratori del settore nella seconda metà di ottobre. Intanto, secondo l'agenzia Bloomberg, Stellantis avrebbe iniziato la ricerca per la successione dell'ad Carlo Tavares, il cui contratto termina nel 2026. E non è escluso che possa esserci un nuovo mandato per lo stesso Tavares. Infatti la stessa Bloomberg riporta che non ci sono piani per un immediato cambio alla leadership e Tavares sarà incluso nel processo di ricerca. E' «normale» per il consiglio di amministrazione iniziare a guardare ai piani di successione data l'importanza dell'amministratore delegato, «senza che questo abbia un impatto sulle future discussioni» in quanto c'è ancora la possibilità che Tavares resti più a lungo, ha detto un portavoce di Stellantis a Bloomberg.

LE INCOGNITE

Mentre peggiorano le tensioni commerciali tra Ue e Cina dopo i dazi sull'auto, la produzione di veicoli elettrici rallenta in tutta Europa vista la domanda debole. In Italia c'è chi chiede uno sforzo maggiore al governo, ma la vera partita si gioca in Europa.

Giacomo Andreoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Next Generation Mobility, tra mobilita' del futuro e problemi di oggi

Durante l'evento torinese si sono tenuti la la V Conferenza Nazionale sull'Urban Air Mobility e Advanced Air Mobility, due sessioni dedicate al MaaS, la seconda edizione della Conferenza Nazionale sull'Idrogeno e gli eFuel e tanti momenti di confronto sulla "nuova" mobilità. Nella due giorni della quarta edizione di Next Generation Mobility (NGM24), l'evento dedicato alle nuove frontiere della mobilità che si è tenuto al Centro Congressi dell'Unione Industriali di Torino, si è sognato e pensato alle nuove forme di mobilità soprattutto nel primo giorno, con la V Conferenza Nazionale sull'Urban Air Mobility e Advanced Air Mobility e le due sessioni dedicate al MaaS, mentre nella seconda giornata si ha avuto un approfondimento della mobilità su strada e si è parlato non per nulla si era nella sede dell'Unione Industriali di Torino di filiera produttiva per il mondo auto e di nuovi carburanti con la seconda edizione della Conferenza Nazionale sull'Idrogeno e gli eFuel. Next Generation Mobility Day One: tra MaaS e Urban Air Mobility la V Conferenza Nazionale sull'Urban Air Mobility e Advanced Air Mobility moderata da Sergio Barlocchetti, pilota, certificatore, collega giornalista e quant'altro che ha sottolineato in apertura che oggi c'è un'industria. E' partita. Anche se c'è bisogno di accelerare le sperimentazioni. Perché c'è un problema di certificazioni e regolamenti. E nel settore aeronautico si dice che solo quando la carta prodotta supera il peso dell'aeromobile questo può volare. Perciò c'è bisogno di un agitatore. Per velocizzare il tutto. Ad aprire il dibattito da Los Angeles si è collegato Sergio Ceccutta, il founder di SMG Consulting che da anni pubblica un Indice di fattibilità nel settore UAM che noi pubblichiamo sempre. Abbiamo preso in considerazione 29 società e di queste solo due al momento hanno raggiunto una certificazione: eHang e Autoflight, entrambe in Cina. Nel 2025, o all'inizio del 2026, probabilmente si avrà un serie di certificazioni anche negli States: con Joby, Volocopter, Archer o Beta. Anche se paesi come gli Emirati arabi e l'Arabia Saudita, che iter certificativi più friendly, potranno arrivare prima. il commento del founder. Boom di ordini. Ma pochi fermi. Ceccutta riporta ben 18.300 ordini per il settore, ma sottolinea che quelli fermi sono pochi. Inevitabilmente comportando delle entrate di cassa minime. Perciò i milionari investimenti nel settore potrebbero presto finire per qualche operatore. Gli ordini arrivano da 38 paesi, capitanati dagli Stati Uniti ove ci sono stati ordini per oltre 5 mila velivoli e quasi 3 mila in Cina, seguiti da Regno Unito, India e Brasile. Con gli operatori aeronautici tra coloro che si sono dimostrati i principali clienti, con le compagnie aeree a coprire il 24,5% del totale ordine, le società di business aviation il 6,5%, e quelli di elicotteri al 7,7%. Chi ha pochi dubbi su questa nuova mobilità, non dobbiamo dire no al futuro tuona il sindaco di Chioggia Mauro Armelao che, dopo aver incassato di recente la certificazione per il salvataggio in mare con i droni da Enac, vuole un vertiporto sia per il traffico passeggeri, turisti, anche delle crociere di lusso di Viking e Azamara che attraccano qui, ma anche imprenditori della zona, sia per quello merci, abbiamo la prima flotta di pescherecci in Italia e i droni per il trasporto del pescato sarebbe utilissimo per noi. Visto che siamo fuori dalle grandi arterie stradali e ferroviarie. Next Generation Mobility Day Two: parola alla filiera. La seconda giornata ha volto lo sguardo al futuro della mobilità su strada, con interventi di Matteo Marnati, assessore alla ricerca, innovazione e ambiente della Regione Piemonte, di Michele Crisci presidente di Unrae e di Gian Marco Giorda, direttore di Anfia. Crisci ha ricordato che in Europa le condizioni attuali del settore automotive e le prospettive future devono essere affrontate con soluzioni che tengano conto delle specificità del mercato del Vecchio Continente. Posizione condivisa anche da Giorda, che ha sottolineato anche come le traiettorie di sviluppo dell'industria a tutti i livelli siano condizionate dalle normative, con l'esempio del regolamento sulle emissioni di CO2, fissate a zero per il 2035. Anfia, infine, sulla scorta di studi condotte con società di consulenza del settore propone due alternative: emissioni zero nel corso del ciclo di vita del veicolo (compresi i suoi componenti); neutralità carbonica well-to-wheel, ossia nel ciclo di produzione del combustibile. Le emissioni zero allo scarico sono state trattate anche nella sessione dedicata all'e-mobility, da cui è emerso con chiarezza che sul fronte della mobilità individuale l'elettrico puro è in ritardo più o meno ovunque, legato a doppio filo alla presenza di incentivi robusti. Lo hanno evidenziato gli studi di PwC con Paolo Guglielminetti, di BIP con Fabrizio Arena, e l'intervento di Alix Partners con Fabrizio Mercurio, che ha parlato durante la sessione sui motori termici. Mercurio che ha evidenziato come lo sviluppo dell'elettrico procede a rilento, con tassi futuri di gran lunga inferiori al passato: 19% CAGR 2024-2030 contro il 61% annuo degli ultimi 3 anni, con una quota BEV globale quasi al 13% nel 2024). E l'International Energy Administration dell'ONU stima che almeno il 50% delle auto vendute nel 2035 conterrà un motore a combustione interna e che quindi le case automobilistiche dovranno affrontare due cicli di prodotto su tre linee di motori: full electric, ibrido e tradizionale termico. Ed è solo sugli ultimi due che l'industria automobilistica può garantirsi revenue accettabili. Non per nulla la sessione in questione è stata intitolata: L'altra metà dall'auto: l'insospettabile futuro della combustione interna.

immagine

Generation Mobility: la Conferenza Nazionale sull'Idrogeno e gli eFuel Nella seconda edizione della Conferenza Nazionale sull'Idrogeno e gli eFuel (i combustibili di sintesi) si è parlato delle tante risorse private e pubbliche investite nel settore, come testimoniato per esempio dalle presentazioni di H2Mobility (realizzato nell'ambito del progetto Nodes nell'ambito del PNRR) e H2MA (Città Metropolitana di Torino) e dal piano nazionale e dalle iniziative europee descritte da Marcello Capra , senior advisor del Mase.

IL MATTINO

adv

Fiere, a Piacenza la prima edizione del T3-Truck Tyre Trailer

Martedì 24 Settembre 2024, 12:11

- Piacenza, 23 set. -(Adnkronos) - Si terrà dal 17 al 19 ottobre prossimi nei padiglioni del Piacenza Expo la 1ª
- edizione del T3-Truck Tyre Trailer (acronimo di Camion, Pneumatici e Rimorchi), l'innovativa fiera italiana
- dedicata alle tecnologie, ai mezzi e veicoli per il trasporto stradale, pesante e leggero, agli allestimenti, ai rimorchi e ai semirimorchi, agli pneumatici e alla componentistica, i prodotti e i servizi per la filiera dei mezzi di trasporto. Ad organizzare la tre giorni, la Mediapoint&Exhibitions, azienda che si sta affermando sempre più in Italia per l'organizzazione di eventi specialistici, l'ultimo dei quali è stata la Hydrogen expo, che ha chiuso i battenti nei giorni scorsi totalizzando 200 espositori e oltre 6.000 visitatori qualificati, molti dei quali provenienti anche dal mondo dei trasporti.

"Rispondendo ad una sempre più pressante richiesta di molti clienti e visitatori delle altre nostre fiere specialistiche, tra le quali evidenziamo in modo particolare il GIS-Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali" sottolinea Fabio Potestà, Direttore della Mediapoint "abbiamo deciso di organizzare questa nuova manifestazione, ritenendo che sia proprio Piacenza la location ideale per un evento dedicato ai mezzi di trasporto, essendo proprio Piacenza un centro nevralgico anche a livello europeo nei comparti della logistica e dell'autotrasporto".

Nonostante si tratti di un 'debutto' questa prima edizione del T3 si è già vista riconoscere i patrocini del Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Piacenza nonché di alcune delle principali associazioni di categoria, come Anfia-Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

Parte integrante e imprescindibile della tre giorni piacentina del T3 sarà il palinsesto di convegni, seminari tecnici e conferenze, organizzato con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore.

"Come nostra consolidata tradizione" conclude Potestà "nella serata di Venerdì 18 Ottobre è in programma il T3 by Night, l'apertura serale del quartiere fieristico durante la quale gli espositori potranno incontrarsi tra loro e, ovviamente, con gli ospiti che inviteranno, gustando le golosità eno-gastronomiche piacentine, ma anche fruendo di intrattenimenti a sorpresa in un'atmosfera conviviale e rilassata".

adv



© 2024 Il Mattino - C.F. 01136950639 - P. IVA 05317851003

CALTAGIRONE EDITORE | IL MESSAGGERO | CORRIERE ADRIATICO | IL GAZZETTINO | QUOTIDIANO DI PUGLIA | LEGGO | PUBBLICITÀ

[Contatti](#) [Informazioni Legali](#) [Whistleblowing](#) [Privacy Policy](#) [Cookie Policy](#) [Preferenze cookie](#)

Economia

Auto, il piano del governo: meno green e più fondi Ue

Il ministro Urso presenta a sindacati e imprese la proposta che porterà

di Giacomo Andreoli

3 Minuti di Lettura

Martedì 24 Settembre 2024, 05:55



Articolo riservato agli abbonati premium

«Sull'auto si apre una nuova stagione in Europa, dove l'Italia conta: politica industriale e politica ambientale devono andare nella stessa direzione e la crisi del settore, con il crollo dell'elettrico, ci obbliga a decidere». La relazione del ministro delle Imprese Adolfo Urso a sindacati e Confindustria, con cui ieri è stato presentato il piano del governo sull'automotive in Ue, è chiara: l'esecutivo punta a rivedere i target ambientalisti del Green Deal e aumentare i fondi comunitari sulla transizione energetica. A sostegno di questa strategia, che rientra nel cosiddetto "Piano Made in Italy 2030" del Mimit, la maggioranza starebbe elaborando una mozione da approvare in Parlamento. L'obiettivo è dare «certezze a imprese e consumatori», usando le parole di Urso, e garantire più autonomia all'Unione su batterie e componentistica verde.

adv

I PUNTI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La proposta verrà portata a Bruxelles tra domani e giovedì, quando si terrà il Consiglio Competitività. Il governo vorrebbe anticipare dal 2026 a inizio 2025 la clausola di revisione prevista dal regolamento Ue sulla riduzione dell'inquinamento, che contiene lo stop alla vendita dei veicoli a benzina e diesel dal 2035. Per auto e veicoli leggeri si farebbe il punto della situazione, valutando gli obiettivi in base al mercato dell'auto elettrica o ibrida. Nel frattempo si punterebbe sulla "neutralità tecnologica": biocarburanti e altre tecnologie di cattura e riduzione solo parziale della CO2, senza fermare i motori a combustione. La speranza dell'esecutivo, poi, è anche quella di rivedere l'obbligo delle Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025.

Contemporaneamente si punta a far istituire un nuovo fondo comunitario miliardario per sostenere le imprese nella transizione green, portando ad esempio la crisi di Volkswagen, che prevede chiusure di stabilimenti e tagli al personale. La strada, come sottolineato da Urso, è quella indicata da Mario Draghi nel suo piano sulla competitività Ue, in cui si parla della necessità di investire 800 miliardi in Europa per gestire le transizioni digitale e ambientale.

Un piano, questo del governo, che piace a Confindustria (ieri al Mimit era presenta il presidente Emanuele Orsini, che si è impegnato a cercare il sostegno delle altre Confindustrie europee) e alla filiera dell'auto (Anfia e anche l'europea Acea). Qualche apertura anche dai sindacati, a partire da Cisl e Uil, che chiedono però aiuti ai lavoratori. Per il segretario confederale della Cgil, Giuseppe Gesmundo, «sì a più fondi, ma ritardare i target green non è la soluzione».

Tutte le sigle, poi, concordano sulla necessità di aprire un tavolo urgente con l'esecutivo e Stellantis a Palazzo Chigi. L'obiettivo sarebbe "costringere" l'unico produttore di auto in Italia a rispettare gli impegni assunti sui nuovi modelli di auto, ma anche dare garanzie sull'occupazione a Mirafiori, Melfi e Cassino e confermare la gigafactory di Termoli. La produzione di Stellantis è in calo e si prospetta una cifra complessiva a fine anno poco sopra i 500 mila veicoli. Proprio viste queste preoccupazioni Fim, Fiom e Uilm potrebbero annunciare già oggi uno sciopero dei lavoratori del settore nella seconda metà di ottobre.

LE INCOGNITE

Mentre peggiorano le tensioni commerciali tra Ue e Cina dopo i dazi sull'auto, la produzione di veicoli elettrici rallenta in tutta Europa vista la domanda debole condizionata da tre fattori. Pesano: il costo più elevato delle auto green anche del 30-40% a fronte di una classe media impoverita dall'inflazione, i ritardi nel dispiegamento delle infrastrutture di ricarica e l'esaurimento del sostegno pubblico all'acquisto di auto elettriche. In Italia c'è chi chiede uno sforzo maggiore al governo, ma la vera partita si gioca in Europa. D'accordo con Urso la presidenza di turno ungherese e la Repubblica ceca. Ancora un'incognita, invece, la posizione di Germania e Francia.

Tra i contrari il governo spagnolo e metà della maggioranza che sostiene la Commissione europea: socialisti, Verdi e parte di popolari e liberali spingono per non arretrare sugli obiettivi green, vista l'accelerazione dei distruttivi cambiamenti climatici e il rischio, dicono, di «dare il cattivo esempio a tutto il mondo». Un compromesso, difficile, si potrebbe trovare attorno al nuovo fondo Ue per la transizione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE



LA PROCEDURA

Agenzia Entrate, i posti a bando per funzionario salgono a 148...

IL FOCUS

Bonus Natale da 100 euro per un milione di lavoratori...

PRIMA PAGINA DI OGGI



LEGGI IL GIORNALE SU TUTTI I TUOI DISPOSITIVI
ACCEDI ORA

COMPRESSE NEL TUO ABBONAMENTO



Crepet: «Non escludo che i genitori abbiano finto di non sapere, lei avrebbe potuto uccidere ancora»



De Martino: «Da ragazzo ho lavorato in un parcheggio. "Affari Tuoi"? Mi ha chiamato Amadeus, poi Arbore»



«Boccia, foto manipolate contro Sangiuliano». I messaggi alla moglie sulla relazione

PIU' LETTE

MEDICINA

Paola Marella e il tumore al seno: i sintomi, la cura, le cause e come prevenire

VERISSIMO

Pietro Orlandi: «Il carceriere di Emanuela a Londra era l'ex Nar Vittorio Baioni»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



I ricambi che ti servono,
al prezzo che cerchi.

Scopri tutto →

Collins A Y C CA B Accessi / registrati

Notiziario Motoristico

News Trade News Approfondimenti Opinioni Rivista Autociclino Autorizzata Cerca...

News | 23 September 2024 | Autore: Redazione

La frenata estiva del mercato dei veicoli industriali



Nei mesi estivi si interrompe il trend di crescita di tutti i mercati: autocarri (-1% a luglio e -45,7% ad agosto); rimorchi e semirimorchi pesanti (+6,7% a luglio e -15,4% ad agosto); autobus (+34,9% a luglio e -32,8% ad agosto).



Il mercato dei veicoli industriali archivia un'estate tutt'altro che calda, con immatricolazioni molto ad di sotto dei livelli del 2023.

Per Anfia che ha recentemente diffuso i dati, è un ulteriore segnale della necessità di superare la discontinuità delle azioni messe in atto e attuare una programmazione di lungo respiro che abiliti il rinnovo del parco circolante.

Nel corso dell'estate, la frenata arriva a interessare tutti i comparti: nel mese di luglio gli autocarri registrano un lieve calo, mentre i veicoli trainati e gli autobus si mantengono positivi; ad agosto, invece, gli autocarri accentuano la variazione negativa, e anche veicoli trainati e autobus invertono la tendenza con una flessioni a doppia cifra.

Il rallentamento estivo incide naturalmente sul consuntivo dei primi otto mesi dell'anno. Continuano a mantenersi in territorio positivo gli autocarri (l'1,8% in più rispetto ai primi otto mesi del 2023), così come gli autobus (+32% rispetto a gennaio-agosto 2023), mentre rimorchi e semirimorchi accentuano il calo (-11,9% rispetto a gennaio-agosto 2023).

Da segnalare il dato sulle alimentazioni, con gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico che perdono terreno rispetto allo scorso anno e ad agosto, sull'anno, rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,4% nei primi otto mesi del 2023).

Autocarri e trainati: termometro rosso

Analizzando nel dettaglio il mercato di luglio 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.768 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-1% rispetto a luglio 2023) e 1.433 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+6,7%), suddivisi in 148 rimorchi (+12,1%) e 1.285 semirimorchi (+6,1%).

Ad agosto, i libretti di circolazione di nuovi autocarri rilasciati sono 1.393 (-45,7%), mentre per i rimorchi e semirimorchi pesanti ammontano a 805 (-15,4%), suddivisi in 71 rimorchi (-20,2%) e 734 semirimorchi (-14,9%).

Per classi di peso, a gennaio-agosto 2024 i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora la crescita più significativa (+142,9%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (+22%) e dai veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+0,8%). In lieve calo, invece, i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (-2,2%) e i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-1,1%).

Nei primi 8 mesi del 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 5,8%, mentre i trattori stradali chiudono a -1,7%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i veicoli da cantiere (+29,8%), mentre la variazione è negativa per i veicoli stradali (-0,8%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi otto mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,9% (era dell'1,9% a gennaio-agosto 2023), per un totale di 403 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,4% nei primi otto mesi del 2023).

Il commento del delegato Anfia per il trasporto merci, Luca Sra

"Il trend negativo registrato nei mesi di luglio e agosto evidenzia ancora una volta la necessità di superare politiche pubbliche discontinue in favore di una programmazione di lungo respiro che abiliti il rinnovo del parco circolante del trasporto merci in Italia, che si colloca tra i più vecchi in Europa - ha commentato Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci.

L'elevata quantità di domande di accesso ai contributi normalmente registrata in occasione dell'apertura delle finestre di prenotazione dei fondi per l'autotrasporto è infatti prova della volontà di investimento degli operatori. Nelle more dell'attuazione della prossima edizione del cd. Fondo Investimenti, del cui decreto si attende la pubblicazione, si rinnova pertanto l'invito già formulato dalle associazioni di settore a strutturare un piano pluriennale per la sostituzione del parco

Notizie in primo piano

Risparmiare tempo al casello: le opzioni di telepedaggio principali

L'importanza di un buon gestionale in officina per un'accettazione efficiente dei veicoli

Sostenibilità, rigenerazione e strategia di decarbonizzazione

Frenante: TMD Friction trova l'accordo con Aldo Romeo e Autocom

Batterie: Exide Technologies acquisisce la tedesca BE-Power

Service clima: Oksys apre una nuova linea di produzione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

circolante con mezzi nuovi a basse e a zero emissioni, valorizzando tecnologie veicolari che possono contribuire immediatamente alla decarbonizzazione del settore come il gas naturale (compresso e liquefatto) e il suo corrispettivo rinnovabile, il biometano, così come motorizzazioni di ultima generazione compatibili con l'HVO.

Inoltre, per ciò che riguarda il segmento dei veicoli commerciali medi e leggeri, affinché l'attuale misura del cd. Ecobonus possa portare a un reale svecchiamento del parco circolante si invita il decisore pubblico a valutare l'incremento dei contributi previsti per la rottamazione – così che questa sia realmente competitiva a fronte del valore residuo che un veicolo anche vetusto può vedersi riconosciuto sul mercato secondario.

In ultimo, si reitera l'invito a reintrodurre misure di agevolazioni fiscali per gli investimenti in beni strumentali tradizionali che siano anche ambientalmente sostenibili come, ad esempio, un credito d'imposta per l'acquisto di veicoli commerciali ad alimentazione alternativa".

Il commento del presidente della Sezione Rimorchi di Anfia, Massimo Menci

"Anche il mese di agosto chiude con segno negativo per le immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi, sia a livello nazionale che estero. Calo di mercato che quest'anno sta incidendo ancor di più sul già lento rinnovo del vetusto parco circolante italiano – ha affermato Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di Anfia.

Per la sicurezza stradale e per l'ambiente non è più tollerabile vedere circolare nelle nostre strade mezzi di oltre 17 anni, urge l'adozione di un intervento strutturale pluriennale con risorse importanti, che consenta alle imprese di autotrasporto di investire nel rinnovo delle flotte dei mezzi trainati. Siamo fiduciosi che possa esserci nella legge di bilancio 2025 un cambio di rotta, e auspichiamo che ai 25 milioni di euro annui il Ministero dei Trasporti possa stanziare altri fondi per il settore autotrasporto, così da agire in fretta per migliorare significativamente l'efficienza energetica e la sicurezza del trasporto merci".

Il mercato degli autobus

Il mercato degli autobus con ptt superiori a 3.500 kg totalizza a luglio 669 nuove unità, con un incremento del 34,9% rispetto a luglio 2023. Trend opposto nel mese di agosto, con l'immatricolato autobus che ammonta a 301 unità, il 32,8% in meno rispetto allo stesso mese del 2023.

Nei primi otto mesi del 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 4.446 (+32% rispetto a gennaio-agosto 2023). Nel cumulato tutti i segmenti mantengono una variazione positiva.

L'auspicio di ANFIA è che nei prossimi mesi si concluda la rendicontazione del primo quinquennio del PSNMS - Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile per valutarne l'andamento e per avviare la programmazione del secondo, magari ampliando la finanziabilità anche degli autobus ibridi (HEV) per l'extraurbano.

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 25% a gennaio-agosto 2024 (contro il 12,4% dei primi otto mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 22,6% (17% a gennaio-agosto 2023).

Interessante l'analisi del mercato per aree geografiche: nei primi otto mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a tripla cifra nel centro (+105,6%) e a doppia cifra nel sud e isole (+60,3%), mentre calano dello 0,6% nel nord-ovest e del 22,1% nel nord-est.

📷 Photogallery



Tags: [mercato VI](#) [anfia](#) [autobus](#) [immatricolazioni vi](#)

📖 Leggi anche

NEWS | 23/06/2023

A maggio prosegue il trend di crescita del mercato autocarri e bus. Nuovo calo per i trainati

ARTICOLI | 22/05/2020

Mercato autocarri e trainati: pesante calo ad aprile. Picco negativo o plateau?

NEWS | 29/08/2024

Focus Anfia mercato veicoli commerciali e industriali: primo semestre 2024 nel segno della continuità

NEWS | 11/07/2024

Semestre positivo (e migliore delle attese) per il mercato autocarri e autobus: i dati Anfia

ARTICOLI | 17/05/2024

Aprile in recupero per autocarri (+18%), decolla il mercato bus (+74%). I dati Anfia



La rivista ufficiale
dei Trasportatori.

Accedi

Contatti



AREE DI SOSTA:
LA STRADA TRACCIATA
DALL'ALBO

Radio **TIR**
i nostri podcast

Anita accende i riflettori su trasporto ADR e carenza autisti

Italia

"La collaborazione di filiera per un trasporto chimico sicuro e sostenibile" è il titolo della 17ª Conferenza Logistica organizzata da Anita in collaborazione con Federchimica e incentrata sulle maggiori sfide e criticità del trasporto ADR, tra cui la carenza di autisti. Nel corso della tavola rotonda dedicata proprio ad un problema cronico del settore, la mancanza di autisti professionisti, è intervenuto il Presidente della Sezione Trasporti Internazionali di Anita, Massimo Masotti, che nella sua relazione ha evidenziato l'importanza della formazione per i trasporti nel mondo chimico, attraverso percorsi on the job finalizzati a qualificare l'autista direttamente in azienda, per aumentare qualità e sicurezza delle operazioni.

Masotti, inoltre, ha analizzato il mercato del lavoro del settore, presentando la riforma della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC) come uno dei rimedi alla carenza di personale qualificato, al fine di accorciare i tempi utili al conseguimento della licenza, prevedendo agevolazioni e deroghe ad hoc. In questo modo secondo Anita verrebbero meno le attese funzionali alla formalizzazione dell'impiego e aumenterebbe l'attrattiva nei confronti delle giovani generazioni.

Tra gli interventi alla tavola rotonda, da sottolineare quello di Enrico Finocchi, presidente del Comitato Centrale dell'Albo Autotrasportatori che ha parlato delle iniziative dell'Albo rivolte alla formazione, in particolare quella svolta dai Centri provinciali istruzione adulti per il conseguimento delle patenti CE e della CQC ed alla comunicazione, visto che proprio in questi giorni è stata diffusa su tutti i media, dai giornali tradizionali ai social, passando per radio e tv, la nuova campagna di comunicazione dell'Albo, nata anche per celebrare i 50 anni della sua storia.

In questo scenario, inoltre, l'attivazione di sinergie con la committenza determina una maggiore efficacia delle azioni intraprese da ANITA per la competitività del settore. La tavola rotonda è stata animata dagli interventi di Alessandro Bonanomi, Coordinatore Gruppo Gestione Trasporti di Federchimica; Enrico Finocchi, Presidente Comitato centrale dell'Albo Autotrasportatori; Giuseppe Nardiello, Presidente Fondazione ITS Nuove Tecnologie della Vita Academy.

Alla conferenza di Anita sulla logistica, tra gli altri, hanno preso parte anche Francesco Rossi, Adviser Trasporti e Logistica di Confindustria, Antonello Fontanili, Direttore di Uniontrasporti, Francesco Benevolo, Direttore Operativo di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

RAM SpA e Luca De Vita, Relazioni Istituzionali e Affari Regolamentari di **Anfia**, che hanno dibattuto sui temi di maggiore interesse per il trasporto pesante delle merci: dalla decarbonizzazione ai valichi alpini, passando per la digitalizzazione della catena logistica.

Di Redazione Tir | 24 Settembre 2024



Potrebbe interessarti anche



Europa / Intermodalità

Nuovo bando Ue per rendere più sicura e moderna la rete TEN-T



Italia

Unrae: a luglio e agosto prosegue il calo delle immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi



Italia

Trasporto rifiuti: servizio di vidimazione carico/scarico sul portale RENTRI



Italia

CNA-Fita: 50 anni di passione e impegno



Europa / Italia

Il Ministro Salvini a Budapest per il Consiglio informale dei Trasporti: focus sulla competitività del settore



Europa

Brennero: pubblicato in Gazzetta Ufficiale Ue il ricorso dell'Italia alla Corte di Giustizia

Sei un'azienda iscritta all'Albo?

Se sei iscritto all'Albo degli Autotrasportatori Conto Terzi, hai diritto ad accedere all'area privata di Rivista TIR, e a fruire dei contenuti esclusivi del sito web.

[Richiedi credenziali](#)

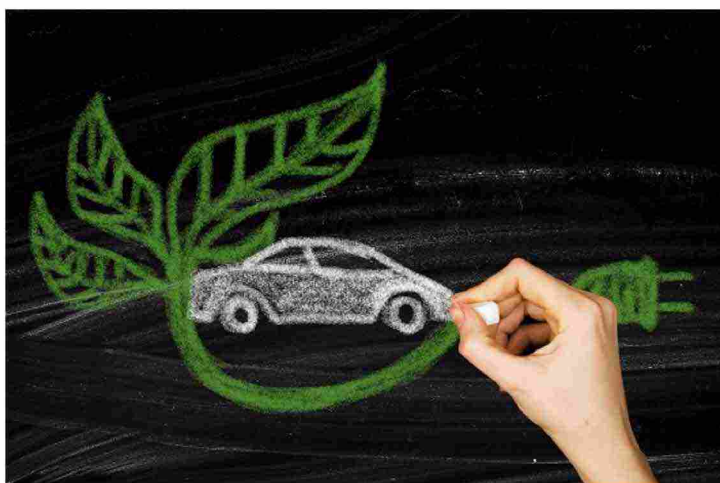
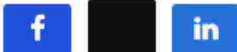
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Next Generation Mobility 2024: un'ampia panoramica sul futuro dell'auto

© 24/09/2024 ● 255 volta/e

Condividi Articolo



La quarta edizione di **Next Generation Mobility (NGM24)**, l'evento dedicato alle nuove frontiere della mobilità, si è conclusa confermando il successo di pubblico ottenuto lo scorso anno. L'evento ha riunito la domanda di cittadini e aziende, insieme all'offerta pubblica e privata e alle tecnologie che rendono possibile la mobilità del futuro.

Mobilità su strada

La seconda giornata ha volto lo sguardo al futuro della mobilità su strada, settore fondamentale per l'economia mondiale, europea e italiana in particolare. Gli interventi introduttivi di **Matteo Marnati**, assessore alla ricerca, innovazione e ambiente Regione Piemonte, di **Michele Crisci** presidente di UNRAE e di **Gian Marco Giorda**, direttore di ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica hanno messo in rilievo l'importanza del settore da diversi punti di vista.

Crisci ha ricordato che in Europa le condizioni attuali del settore automotive e le prospettive future devono essere affrontate con soluzioni che tengano conto delle condizioni condizionate dalle normative, con l'esempio del regolamento sulle emissioni di CO₂, fissate a zero per il 2035.

ANFIA, sulla scorta di studi condotti con società di consulenza del settore propone due alternative: emissioni zero nel corso del ciclo di vita del veicolo (compresi i suoi componenti); neutralità carbonica *well-to-wheel*, ossia nel ciclo di produzione del combustibile. In questo modo, il risultato finale sarebbe comunque di arrestare le nuove emissioni in atmosfera senza imporre uno stravolgimento dell'industria e delle infrastrutture.

La sessione e-mobility

Le emissioni zero allo scarico sono state trattate anche nella sessione dedicata all'e-mobility, da cui è emerso con chiarezza che sul fronte della mobilità individuale l'elettrico puro è in ritardo più o meno ovunque, legato a doppio filo alla presenza di incentivi robusti. Lo hanno evidenziato gli studi di PwC con **Paolo Guglielminetti** e di BIP con **Fabrizio Arena**, cui si è aggiunto nella sessione sui motori termici quello di **Alix Partners** con **Fabrizio Mercurio**.

La causa della crisi del mercato delle Battery Electric Vehicle (BEV) non si può più ricondurre all'inadeguatezza della rete di ricarica: **Omar Imberti di ANIE** e **Giuseppe Mauri di RSE** hanno mostrato come le colonnine ci sono e installarle in molte abitazioni non è più proibitivo. Resta il nodo dei condomini, dove però sono la mancanza di sistemi di gestione semplici per gli amministratori e le resistenze a livello assembleare che fanno da freno, non questioni tecniche.

Le colonnine che ci sono non fatturano abbastanza affinché i gestori abbiano le risorse per mantenerle e allargare la base installata. Da qui prezzi al consumatore fuori scala e ritardi nell'adeguamento della rete distributiva.

Dove l'elettrico su gomma ha invece una progressione sicura è nel trasporto pubblico locale, anche perché soprattutto nelle grandi città le aziende del servizio hanno lunga domestichezza con l'elettrificazione. Gli interventi di GTT, IVECO BUS, AMT Genova e BYD ne sono stati testimoni. Si tratta però di *use case* totalmente diversi dalla mobilità individuale e quindi è difficile derivarne insegnamenti o trasferimenti di esperienza.

La riprogettazione dell'auto

Il *Life Cycle* dei veicoli e le relative emissioni sono una delle componenti dell'applicazione dell'economia circolare ai veicoli. La sessione sulla riprogettazione dell'auto ne è stata protagonista con alcuni dei maggiori esperti del settore: **Marco Capellini**, CEO di MATREC (interventato sui materiali); **Anselmo Calò**, presidente di ADA (sostenibilità economica della demolizione del riciclo); **Luca Gastaldo di Bosch** (il passaporto delle batterie introdotto dal nuovo regolamento europeo).

Alessandro Ferraris di Beond ha invece sottolineato come l'aerodinamica avanzata, quella attiva, sia fondamentale per migliorare l'efficienza dei veicoli e ridurre il consumo energetico complessivo, mentre **Davide Zane di Sketchin (Gruppo BIP)** ha introdotto il tema dell'AI e dei nuovi servizi che consentirà di offrire ai consumatori, un segmento di una tematica, l'intelligenza artificiale nell'automotive, che sarà protagonista nei prossimi mesi.

L'alternativa neutralità carbonica passa da due filoni: l'evoluzione e lo sviluppo dei motori termici, che è stata trattata da **Federico Millo del Politecnico di Torino** e da **Piersandro Trevisan del Cluster Lombardo della Mobilità** e lo sviluppo e l'utilizzo di combustibili neutrali, siano essi bio-based o di sintesi partendo dai componenti fondamentali (carbonio e idrogeno, oppure idrogeno e azoto).

I primi hanno costituito l'argomento degli interventi di **David Chiaramonti del Politecnico di Torino** (la dichiarazione ufficiale del G7 sul ruolo dei biocombustibili sostenibili al 2030-2050) e di **Silvia Migliorini**, direttore di Assogasliquidi, che ha trattato del bioGPL, un biofuel poco conosciuto, ma in crescita.

Spazio all'idrogeno

Infine, l'idrogeno. La seconda edizione della **Conferenza Nazionale sull'Idrogeno e gli eFuel** (i combustibili di sintesi) ha cominciato a fornire delle risposte sulle prospettive del primo elemento della tavola periodica, che entra in molti settori della transizione energetica e della defossilizzazione.

I progetti di produzione "verde", ossia non partendo da materie fossili come carbone o gas naturale, stanno attraendo risorse private e pubbliche, come testimoniato per esempio dalle presentazioni di **H2Mobility** (realizzato nell'ambito del progetto NODES nell'ambito del PNRR) e **H2MA** (Città Metropolitana di Torino) e dal piano nazionale e dalle iniziative europee descritte da **Marcello Capra**, senior advisor del MASE.

Le aziende lavorano alla costruzione di un quadro d'insieme di un utilizzo esteso dell'idrogeno fuori dai suoi ambiti storici, con nomi come **Bosch**, **RINA**, **IVECO** e **SOL group** in primo piano. La tecnologia procede, trainata da iniziative come i corridoi a idrogeno lungo la rete **TenT**, che dovrebbero favorire la diffusione dell'H₂ nella mobilità pesante.

Menzioniamo, a concludere, il contributo dei moderatori delle sessioni delle due giornate di NGM in ordine di apparizione: **Camilla Conti** giornalista, **Cristina Pronello** professoressa del Politecnico di Torino, **Sergio Barlocchetti** ingegnere e pilota, **Giuseppe Guzzardi** direttore di Vie&Trasporti, **Franco Daudo** direttore di Autotecnica, **Roberto Barone** giornalista, **Francesco Oriolo** giornalista di Logista & Trasporti e **Roberto Sposini** chief mobility editor di Lifegate.

L'evento si è svolto in forma ibrida con la possibilità di partecipare in presenza o via streaming dal sito www.ngmobility.it.



Tags: [Mobilità](#) [Mobilità elettrica](#) [Mobilità su strada](#) [Next Generation Mobility 2024](#)
[Studio Comoli](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Federacciai

I "big" dell'acciaio a Vicenza E la filiera siderurgica vale 90 miliardi

• **Domani in fiera l'assemblea pubblica guidata dal presidente Gozzi, interventi dei ministri Pichetto Fratin e Bernini**

ROBERTA BASSAN

Sono 150 industrie ma realizzano e trasformano oltre il 95% della produzione italiana di acciaio. Un settore ai vertici del sistema economico nazionale, con circa 70 mila addetti e una produzione di 21,1 milioni di tonnellate nel 2023. E che traina una filiera da 90 miliardi. Il mondo dell'acciaio si incontra domani per la prima volta a Vicenza per l'assemblea pubblica di Federacciai che vede tra i suoi "big" Duferco, Marcegaglia, Riva, Danieli, Feralpi. Ma a ricoprire un ruolo di primo piano anche le vicentine Afv Acciaierie Beltrame e Acciaierie Valbruna con quartieri generali a Vicenza ovest, come pure i trasformatori Forgital, Siderforgerossi, Foc Ciscato nella valle dell'Astico o la CB Trafilati Acciai a Tezze sul Brenta. Tanti i temi sul tavolo: dalla bassa domanda legata alla frenata di settori (dall'automobilistico all'edilizia) di cui molti sono fornitori. Per non parlare della spietata concorrenza cinese. E, ancora, gli alti costi energetici che mettono a rischio la competitività. Ma sul tavolo anche le sfide a partire dalla sostenibilità che molte aziende del settore stanno già cavalcando.

L'assemblea

L'appuntamento è alle 14.30 al Vicenza Convention Cen-

ter. Dopo il benvenuto del sindaco Giacomo Possamai è attesa la relazione introduttiva del presidente di Federacciai Antonio Gozzi. Previsto l'intervento di due ministri: Gilberto Pichetto Fratin dell'ambiente e sicurezza energetica e Anna Maria Bernini (in collegamento) dell'università e ricerca. Al tema del futuro dell'industria italiana è affidata la tavola rotonda con Claudio Feltrin di FederLegno, Corrado La Forgia vice presidente di Federmeccanica, Paola Marone presidente di Federcostruzioni e Roberto Vavassori presidente Anfia, associazione nazionale filiera industria automobilistica. Previsto alle 18 l'intervento di Emanuele Orsini, presidente di Confindustria.

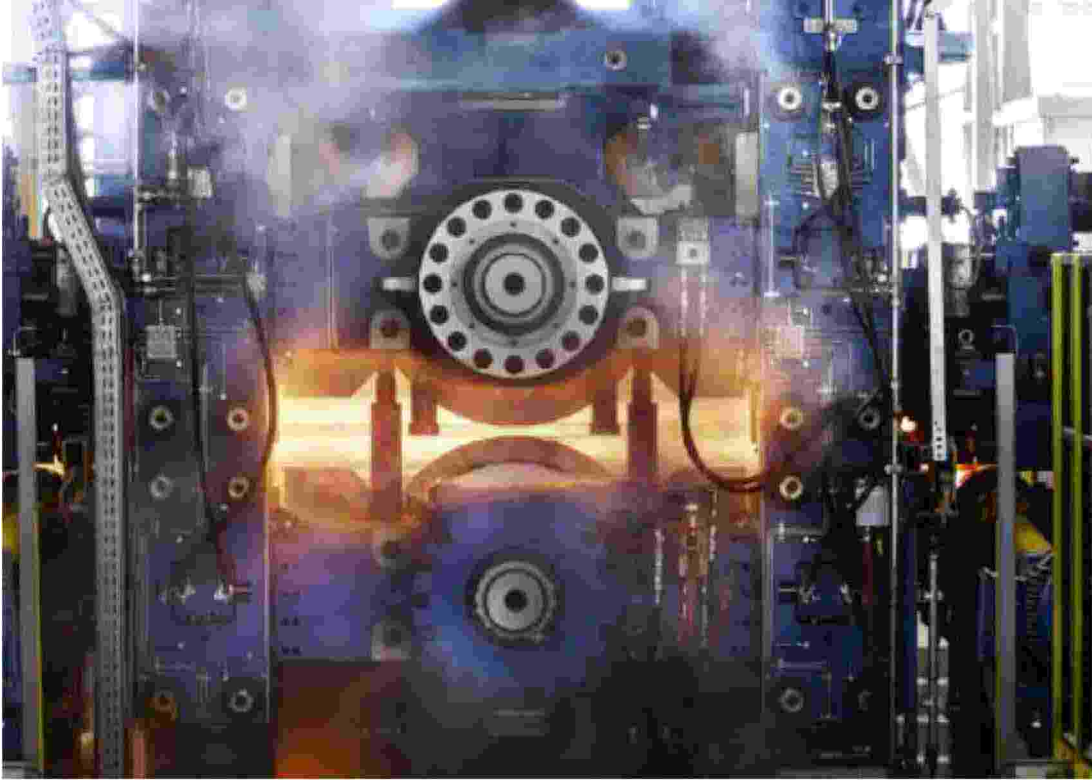
Siderweb

Sarà una lunga giornata dedicata all'acciaio perché l'assemblea di Federacciai sarà preceduta a partire dalle 10 dal forum di siderweb, prima edizione del nuovo appuntamento annuale della testata di riferimento per la filiera siderurgica: sui tavoli presente e futuro dell'acciaio italiano ed europeo, saranno approfondite sfide, scenari geopolitici globali e le ultime novità nella ricerca scientifica per la produzione siderurgica e il settore delle costruzioni in acciaio. Già 500 iscritti per un appuntamento questo, che riguarda l'intera filiera dal settore delle materie prime e produzione, fino alla distribuzione e al trading di prodotti finiti.

La filiera

Un mondo nel suo comples-

so composto da circa 1.800 aziende che, come detto, vale 90 miliardi, ultimo dato diffuso da siderweb nel 2022 destinato con tutta evidenza a diminuire nel consolidato, in fase di elaborazione dei nuovi bilanci, che sarà reso noto a novembre. La filiera, tra produttori a monte, trasformatori a valle e rottami ferrosi comprende circa 80 imprese vicentine in un territorio che rappresenta una fetta importante della siderurgia italiana: circa 5 miliardi di giro d'affari, prima provincia acciaieria in Veneto, regione che fattura quasi 14 miliardi ed è la seconda a vocazione siderurgica dopo la Lombardia.



Industria siderurgica Un laminatoio a ciclo continuo per la produzione di acciaio

Il forum

L'assemblea di Federacciai sarà preceduta con inizio alle 10 dall'incontro di siderweb dedicato a tutta la filiera siderurgica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

IL CASO Proposto vertice permanente presso la Presidenza del Consiglio «Meloni convochi Tavares»

Il deputato lucano Lomuti lo chiede al Governo in una mozione

«Le novità introdotte dal contesto normativo europeo, l'evoluzione tecnologica nella propulsione elettrica, delle batterie di ricarica e dei circuiti, le nuove esigenze di mobilità dei cittadini, impongono alle grandi aziende automobilistiche l'avvio immediato di un processo di ulteriore e profonda trasformazione dell'assetto produttivo e della filiera di distribuzione. Di conseguenza è necessaria una politica industriale finora assente nell'azione di Governo, in un contesto di trasformazione, che, invece, se ben supportata, potrebbe rappresentare una opportunità di ritornare a crescere». A parlare è il deputato lucano Arnaldo Lomuti, coordinatore regionale del M5S.

«Occuparsi di Automotive - continua Lomuti - significa parlare di una parte prioritaria del settore manifatturiero.

In Italia, questo settore coinvolge migliaia di imprese che operano per la produzione di materie prime e macchine utensili, quelle strettamente produttive, quelle che si occupano di imballaggi, trasporto merci, servizi legati agli autoveicoli e quelle dei servizi automotive per un totale di circa 5500 aziende, centinaia di migliaia di addetti e un fatturato di circa 100 miliardi di euro, pari al 5,6% del PIL nazionale, con un contributo al gettito fiscale per oltre 76 miliardi di euro, secondo i dati ANFIA 2023».

Tuttavia, la produzione di auto in Italia «mostra scenari preoccupanti: da circa 1 milione e mezzo di veicoli prodotti nel 1999, siamo scesi a 473 mila nel 2022.

La crisi si è estesa in tutto il Paese non risparmiando nessuno dei grandi stabilimenti e delle aree industriali presenti sul tutto il territorio nazionale, Melfi, Torino, Pomigliano, Cassino, Termoli, Atezza, sono tutti in chiara sofferenza.

40mila addetti (meno 11.500 unità dal 2015); un costante ricorso agli ammortizzatori sociali (tra Cassa Integrazione, Contratti di Solidarietà e Uscite Incentivate che hanno portato 3800 unità uscite nel 2024).

La produzione del primo semestre 2024 è precipitata del 30% rispetto all'analogo periodo del 2023, con au-

mento ovunque del ricorso alla Cassa Integrazione».

Una crisi che, ricorda Lomuti, «non risparmia lo stabilimento di Melfi, il cui forte ridimensionamento, incluso quello del suo indotto, significherebbe per la Basilicata un forte arretramento per declino occupazionale e produttivo al punto che l'area del Vulture Alto Bradano diventerebbe una delle aree più depresse del Paese dal punto di vista economico e sociale con una perdita occupazionale

I 950 milioni di euro di incentivi stanziati nel 2024 non hanno invertito la rotta.

Secondo uno studio di Federcontribuenti, dal 1975 al 2012, FIAT ha ricevuto dallo Stato italiano 220 miliardi di euro per Cassa Integrazione, Sviluppo Industriale, Sussidi, Implementazione degli Stabilimenti. Nel 2020, a FCA sono stati concessi altri 6,3 miliardi di euro di linea di credito con garanzia SACE: il prestito è stato restituito ma senza che i livelli di produzione tornassero come quelli pre-pandemia.

Sul destino degli stabilimenti si rincorrono periodicamente annunci, dichiarazioni e indiscrezioni alle quali però non corrisponde una seria iniziativa di trattativa tra Governo, Azienda e Sindacati. In pratica, alla sofferenza del settore non esistono azioni concrete che rilancino gli stabilimenti.

Per questi motivi - continua Lomuti - il M5S ha depositato una mozione a firma Appendino, Lomuti, Auriemma, affinché il Governo convochi con la massima urgenza il Presidente e l'Amministratore Delegato di Stellantis per richiamare il gruppo alle sue responsabilità e redigere un accordo quadro sul settore automotive che rilanci un settore in forte crisi e che tuteli l'occupazione.

La mozione M5S, inoltre, vuole rendere permanente il tavolo automotive già costituito presso il Ministero delle imprese e del made in Italy e a spostarlo presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, allo scopo di mantenere costante il dialogo tra le parti sociali, i rappresentanti delle regioni, le associazioni di categoria, le case produttrici e le Istituzioni.

Nella stessa mozione, i parlamentari del M5S chiedono di condizionare i finanziamenti pubblici alla tutela di posti di lavoro stabili e a tempo indeterminato e, solo successivamente, a varare incentivi pluriennali per l'acquisto di autovetture ibride e per riportare il prezzo delle autovetture ad un livello sostenibile per il consumatore. Tra i punti messi nero su bianco, si evidenzia quello sulla necessità di varare urgentemente nuovi ammortizzatori sociali perché le aziende del settore automotive stanno esaurendo le settimane di Cassa integrazione e per la necessità di integrare il reddito dei lavoratori altrimenti penalizzati. Dobbiamo esigere che Stellantis porti in Italia la progettazione e la produzione di nuovi modelli mass market al fine di garantire il milione di autoveicoli prodotti, cosa a più riprese promessa.

Non è più possibile arrancare tra annunci e fuori onda ministeriali, quando, invece, un Governo serio dovrebbe esigere un piano di assunzioni per determinare un necessario cambio generazionale e fermare la dinamica delle uscite volontarie che stanno svuotando gli stabilimenti.

Il Governo Meloni, infine, dovrebbe avviare ogni iniziativa al fine di incentivare la presenza nel nostro Paese di almeno un altro costruttore che, nel rispetto delle regole europee e italiane, garantisca un futuro al settore automotive in Italia e che si appoggi alla catena di fornitura presente nel nostro Paese.

Stellantis ha chiuso il 2023 con un utile netto di 18,6 miliardi (in crescita dell'11% rispetto al 2022), e ricavi netti per 189,5 miliardi, annunciando un dividendo di 1,55 euro per azione ordinaria (circa il 16% in più del 2022). EXOR, la holding della famiglia Agnelli-Elkann (che detiene il 14% delle azioni di Stellantis), ha incassato per il 2023 circa 700 milioni di euro di dividendi, contro i 140 milioni del 2020. Tavares nel 2023 ha percepito 23 milioni di euro (pari alla retribuzione di 12mila dipendenti), mentre lavoratrici e lavoratori sono sottoposti a un massiccio utilizzo della cassa integrazione con incertezze sulla tenuta occupazionale e una significativa decurtazione del salario.

In settimana, la mozione sarà messa al voto nell'aula della Camera dei deputati.

Una politica industriale che non contrasta i ritardi ma anzi in qualche modo li incentiva, rischia nei prossimi anni di aggravare situazioni già in sofferenza e di creare veri e propri cataclismi socio-economici».



Carlos Tavares, ad di Stellantis. Sotto a sinistra, il deputato M5S Arnaldo Lomuti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La sostenibilità invisibile nell'automotive: il 1° incontro di Autopromotec Talks

25 September 2024, 17:30

Tempo di lettura: 2 minuti

Si è svolto oggi a Milano il primo evento del ciclo di incontri Autopromotec Talks, intitolato "Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto". Promosso da Autopromotec, l'evento ha messo a confronto alcuni dei principali attori dell'industria aftermarket per discutere di sostenibilità, non solo in termini di elettrificazione, ma in un'ottica più ampia che abbraccia l'intera filiera automobilistica.

Questo appuntamento ha aperto ufficialmente il cammino verso la 30ª edizione di Autopromotec, in programma a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025, e ha anticipato alcuni dei temi principali che caratterizzeranno la biennale: dall'energia e il risparmio delle risorse alla circolarità e rigenerazione, fino all'ottimizzazione dei processi produttivi. L'obiettivo è mostrare come l'attenzione crescente alla sostenibilità stia trasformando profondamente sia l'industria automobilistica che il mercato post-vendita.

La sostenibilità oltre l'elettrificazione

Durante il convegno, il tema della sostenibilità è stato affrontato in modo esteso, andando oltre il focus comune sull'elettrificazione e toccando aspetti cruciali come l'economia circolare. Pietro Meda, vicepresidente vicario di Automobile Club Milano, ha infatti sottolineato l'importanza di comprendere la mobilità come parte integrante di una catena produttiva che include anche il post-vendita e il riciclo. "Oggi - ha affermato Meda - parlare di mobilità significa parlare di economia circolare".

Numerosi interventi hanno evidenziato come l'industria automobilistica stia già compiendo progressi significativi. Gianmarco Giorda, Direttore generale di ANFIA, ha riportato dati impressionanti: dal 2005 al 2023, i produttori di automobili in Europa hanno ridotto il consumo di energia del 15% per unità prodotta, le emissioni di CO2 di oltre la metà e l'uso di acqua del 50%. Inoltre, ha sottolineato l'alto tasso di riciclaggio dell'acciaio nell'industria automobilistica, che supera l'80%, riducendo significativamente l'impatto ambientale.

Le strategie delle imprese verso la sostenibilità

Il convegno è stato anche l'occasione per dare voce alle aziende del settore, che hanno raccontato le proprie strategie e risultati in materia di sostenibilità. Matteo De Tomasi, Presidente di Michelin Italiana, ha evidenziato come il recupero dei pneumatici a fine vita rappresenti un esempio concreto di economia circolare. In Europa, quasi il 100% dei pneumatici usati viene recuperato e destinato a nuovi utilizzi, contribuendo a una produzione più sostenibile e riducendo l'uso di risorse fossili.

Un'altra testimonianza significativa è arrivata da Gianluca Meschi, Amministratore delegato di Washtec, che ha parlato dell'uso responsabile dell'acqua negli autolavaggi automatici, in grado di ridurre il consumo idrico fino all'85% grazie a sistemi di riciclo avanzati.

Federica Bertoldi di LKQ RHIAG ha sottolineato come i principi del "Riparo, Riciclo, Riuso, Rigenero" siano fondamentali per costruire una strategia aziendale sostenibile. LKQ RHIAG, che si occupa da 25 anni di riciclo e rigenerazione di componenti auto, dimostra come la circolarità possa diventare una leva strategica per la competitività.

Guardare oltre la superficie

Renzo Servadei, Amministratore delegato di Autopromotec, ha chiuso l'incontro invitando i partecipanti a riflettere sull'importanza della riparazione e della manutenzione dei veicoli esistenti come forma di sostenibilità. "La strada verso una vera sostenibilità non passa solo attraverso l'acquisto di nuove tecnologie, ma nel massimizzare l'uso di ciò che già possediamo", ha dichiarato Servadei.

Il ciclo di incontri Autopromotec Talks proseguirà nei prossimi mesi, affrontando temi quali intelligenza artificiale, sicurezza, Made in Italy e molto altro, per preparare il terreno alla 30ª edizione della fiera bolognese, destinata a diventare un punto di riferimento per il futuro sostenibile dell'automotive.

0 shares

Solo il 5% della filiera dei ricambi auto si sta convertendo all'elettrico

Da una ricerca di settore emerge che il 94,6% delle aziende dell'aftermarket non ha preso iniziative per l'elettrico. E hanno le loro ragioni per non farlo. La ricerca Il settore dell'Aftermarket dell'automotive tra tradizione e innovazione (realizzata dal Centro Studi Tagliacarne, per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di [Anfia](#)) mostra che solo il 5% delle imprese si sta riconvertendo all'elettrico. I numeri dell'Aftermarket in Italia Vale 28,1 miliardi di euro Fattura il 46,4% all'estero Comprende 29 mila imprese, prevalentemente a conduzione familiare, operanti nella produzione e nella vendita di ricambi di auto 400mila occupati Il 70% del valore di questo comparto è al Nord, trainato dalla Lombardia (28,6%), seguita al secondo posto dall'Emilia-Romagna e dal Veneto e al terzo dal Piemonte Attualmente, tre imprese su quattro non hanno preso iniziative per l'elettrico. Il 77,4% delle imprese del settore non ha intrapreso alcuna iniziativa di adeguamento all'elettrico. Solo il 5,4% delle imprese si sta riconvertendo al mercato elettrico. Molto più alta la percentuale di chi si sta spostando verso altri mercati rispetto all'auto: il 17,2%. Fra questi il 3,9% lo sta facendo cambiando la propria tipologia di prodotto e il 13,3% mantenendo lo stesso prodotto di partenza. Insomma, non è tanto l'auto elettrica quanto l'automotive in sé a non dare sufficienti garanzie per il futuro, e a spingere le aziende a cambiare settore. Perché non parte la transizione L'aftermarket è un comparto che intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto i cambiamenti che stanno avvenendo nella filiera industriale dell'automotive, essendo strettamente legato all'evoluzione del parco circolante, spiega Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#) L'equazione è piuttosto semplice: quando ci saranno molte auto elettriche sulle strade, verranno prodotti anche i ricambi. Sempre che non saranno importati tutti dalla Cina. A destare preoccupazioni nell'aftermarket italiano, infatti, è soprattutto la concorrenza proveniente dai paesi emergenti, in particolare cinese, vista come il principale ostacolo alla crescita da parte del 37,7% delle imprese del settore. La scadenza del 2035 non preoccupa Per questo la scadenza del 2035 per l'elettrificazione dell'auto in Europa non sembra, al momento, sconvolgere i modelli di business degli operatori dell'aftermarket. Tanto più che attualmente c'è più di un dubbio che questo accadrà veramente, dati i bassi numeri delle vendite dell'elettrico in Europa, la paura delle importazioni cinesi e la nuova linea europea che sembrerebbe puntare verso la neutralità tecnologica. L'elettrico, quindi, potrebbe non fare il boom preannunciato qualche anno fa. Inoltre, anche se dovessero rimanere le attuali disposizioni, l'auto a motore endotermico potranno comunque continuare a circolare anche dopo il 2035 garantendo così agli operatori del settore lavoro per almeno un ulteriore decennio.

immagine

QN Motori

HOME NOVITÀ SPORT GREEN VARIE SELF DRIVE COME FARE SALONE DI TORINO



Home / Autopromotec Talks, Sono Possibili Sostenibilità E Competitività?

Autopromotec Talks, sono possibili sostenibilità e competitività?



Si è verificato un errore. Riprova più tardi. (ID riproduzione: 3XItCAIE517ktr0p)
[Ulteriori informazioni](#)

Altri video su YouTube



Mercedes Classe G 202...
1250 visualizzazioni



Opel Grandland 2024 ra...
66 visualizzazioni



Salvini: "Dire di no alle a..."
21 visualizzazioni

Di **Francesco Forni**
25 Settembre 2024

👁️ 8 🗨️ 0

haSi è svolto oggi a Milano l'evento promosso da **Autopromotec** dal titolo "Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto", che ha visto protagonisti alcuni tra i più accreditati player del settore aftermarket.

Il tema della sostenibilità è stato affrontato ad **Autopromotec Talks** andando oltre il dibattito sull'elettrificazione ma esplorando come l'industria automobilistica si stia muovendo, a volte silenziosamente ma con determinazione, verso una produzione più sostenibile.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



autopromotec

Homo faber fortunae suae

Con oggi infatti ha preso il via il ciclo di incontri “**Autopromotec Talks**” che verteranno sui temi caldi della 30° edizione di **Autopromotec**, in programma a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025. È stata l’occasione per approfondire i temi più rilevanti nell’ambito del postvendita automotive, delineando quei macro temi che saranno al centro della 30° edizione della Biennale, partendo da energia, risparmio delle risorse, rigenerazione, circolarità, fino all’ottimizzazione dei cicli produttivi, tutti esempi concreti di come l’attenzione vera per la sostenibilità stia trasformando l’industria e l’aftermarket.

Ma che cos’è la sostenibilità? L’ONU nel 1972 ha definito la sostenibilità come la condizione di uno sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente, senza compromettere la possibilità per le generazioni future di fare altrettanto con i propri; mentre la Ellen MacArthur Foundation, che ogni anno organizza il Circular Economy Summit, definisce l’economia circolare come *«Un’economia pensata per potersi rigenerare da sola. Un sistema in cui tutte le attività, a partire dall’estrazione e dalla produzione, sono organizzate in modo che i rifiuti di qualcuno diventino risorse per qualcun altro»*.

L’avvocato Pietro Meda, vicepresidente vicario di Automobile Club Milano ha aperto i lavori sottolineando come:

“Parlare di mobilità significa parlare di economia circolare. Oggi il faro della mobilità è acceso solo su una fascia dell’insieme del ciclo produttivo e post produttivo, ma questa fascia di aziende ha alle spalle un’intera famiglia, la filiera. Comprendere la mobilità significa quindi non poter prescindere dall’economia circolare che la rappresenta e che è formata da tutti i partecipanti alla produzione e post produzione. Oggi Automobile Club Milano, la casa degli automobilisti, vuole essere la casa della famiglia che crea la mobilità: sia di quella sotto i riflettori più luminosi sia di quella meno gettonata”

Questi concetti sono stati il fil rouge degli interventi che partendo da esempi concreti e reali ci hanno illustrato come l’industria automotive stia già facendo passi avanti importanti verso la sostenibilità, dalla produzione dei componenti alla gestione del post-vendita. Tuttavia, questi sforzi spesso restano nascosti agli occhi del consumatore.

Gianmarco Giorda, Direttore generale ANFIA, ha ricordato i numeri dell'”Impresa della sostenibilità”: i produttori di automobili in UE nel 2023, rispetto al 2005, hanno ridotto l'energia impiegata per la produzione del 15% per unità prodotta, hanno ridotto le emissioni di CO2 per unità prodotta di oltre la metà, hanno ridotto l'utilizzo di acqua per unità prodotta di circa la metà e hanno ridotto i composti organici volatili (VOC) per unità prodotta di oltre la metà (fonte: Acea) e che il 90% dei costi di produzione (e quindi del valore) di un veicolo elettrico deriva dai suoi componenti (fonte: Clepa).

Mentre il tasso di riciclaggio dell'acciaio nel settore automobilistico supera l'80% (perché questo metallo può essere riciclato indefinitamente senza perdere le sue proprietà meccaniche).

Il riciclo dell'acciaio richiede un dispendio energetico significativamente inferiore rispetto alla produzione di acciaio vergine, con una riduzione del consumo energetico fino al 75%. Questo si traduce in minori emissioni di CO2 e in una riduzione dell'impatto ambientale complessivo del settore industriale (fonte: ACI)

Dopo un inquadramento istituzionale del tema, sono state le imprese a raccontare il loro approccio e i loro risultati, nonché le strategie in attuazione.

Matteo De Tomasi, Presidente e amministratore delegato Michelin Italiana ha sottolineato come i pneumatici siano un ottimo esempio, quasi insospettabile perché poco conosciuto, di economia circolare e di sostenibilità. In Europa, grazie alle varie normative in vigore nei diversi paesi, quasi il 100% dei pneumatici a fine vita viene recuperato e destinato ad altri impieghi.

La tecnologia nell'ambito del trattamento dei pneumatici a fine vita si sta sviluppando rapidamente consentendo di produrre nuovi materiali che possono essere utilizzati per diversi impieghi tra i quali la fabbricazione di nuovi pneumatici. Un esempio molto concreto è l'utilizzo del Carbon Black riciclato al posto del Carbon Black tradizionale di origine fossile nella produzione di pneumatici nuovi.

La tecnologia evolve più in fretta delle leggi e dei regolamenti che oggi limitano ancor l'utilizzo di materiali riciclati nei processi produttivi. Michelin è fiduciosa che nel prossimo futuro la percentuale di prodotti riciclati o provenienti da fonti rinnovabili utilizzabile nella fabbricazione di pneumatici nuovi possa aumentare rapidamente raggiungendo il 100%.

Gianluca Meschi, Amministratore delegato Washtec ha ricordato come l'utilizzo delle risorse idriche sia un tema di crescente importanza in molti settori industriali, e l'autolavaggio automatico non fa eccezione. Durante la Giornata mondiale dell'acqua del marzo scorso la Commissione globale sull'economia dell'acqua ha pubblicato un nuovo report: entro la fine del decennio, a livello

globale, la domanda di acqua dolce supererà del 40% la sua disponibilità.

E sarà solo colpa dell'uomo. Implementando i sistemi di riciclo, gli autolavaggi automatici possono ridurre il consumo di acqua fino al 85%, che vorrebbe dire utilizzare meno acqua fresca di una lavatrice o di una doccia di 5 minuti.

Il riciclo dell'acqua negli autolavaggi automatici rappresenta una strategia vincente sotto molteplici aspetti: riduce il consumo di una risorsa sempre più preziosa, diminuisce l'inquinamento, genera risparmi significativi sui costi operativi, e migliora l'immagine aziendale. In un contesto in cui la sostenibilità sta diventando un imperativo etico e commerciale, investire nel riciclo dell'acqua è una scelta lungimirante per il futuro del settore degli autolavaggi.

Federica Bertoldi, Responsabile comunicazione LKQ RHIAG ha ricordato come "Riparo, Riciclo, Riuso, Rigenero: 4 R da non dimenticare" siano piccoli gesti quotidiani da cui partire per costruire una strategia di sostenibilità che si muova lungo tre direttrici: sviluppo delle nostre persone, supporto alle comunità in cui operiamo e rispetto e salvaguardia dell'ambiente.

La sostenibilità non è solo una scelta etica, ma rappresenta un nuovo modello strategico per migliorare la competitività e il successo a lungo termine delle aziende.

Riparazione, ovvero ripristinare il corretto funzionamento di un veicolo e consentirgli di tornare in sicurezza su strada è già di per sé un'attività più sostenibile che comprare un'auto nuova.

Ma è proprio su attività di recupero, riuso e rigenerazione che l'approccio circolare è evidente ed è su questi modelli operativi che LKQ ha fondato la sua identità di impresa quando 25 anni fa ha avviato la sua attività come dismantler e recycling.

Massimo Greggio, Amministratore delegato USI Italia, ci ha portato alla scoperta della verniciatura e di come si possa essere più sostenibili anche nel settore della carrozzeria.

Secondo i dati forniti da Terna, la società che gestisce la rete elettrica nazionale, tra gennaio e giugno in Italia la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili ha segnato un +27,3% rispetto allo stesso periodo del 2023. Più efficienza nella produttività, riduzione degli sprechi e ottimizzazione dell'uso delle risorse naturali significa anche un maggior contributo in termini di sostenibilità ambientale delle imprese.

Le fasi di verniciatura ed essiccazione in forno sono energivore, perché la prima prevede il riscaldamento di aria a circa 25°C, e la seconda, l'essiccazione, prevede di portare la temperatura fino ad 80°C: per ottimizzare l'efficienza dei consumi, è stato introdotto il controllo delle cabine di verniciatura con dei PC industriali in ambiente Windows.

Da qui è stato sviluppato un software che oggi è talmente avanzato che può guidare in modo semplice e intuitivo il verniciatore nelle varie fasi suggerendo il miglior ciclo di lavoro in base al numero ed ai pezzi che deve lavorare e alla vernice che impiega, senza necessità di ulteriori fasi o lavorazioni.

È quindi intervenuto Marco Seimandi, vicepresidente Westport Fuel Systems Italia, che ha portato all'attenzione del pubblico le soluzioni già disponibili o di facile implementazione per alimentare le automobili dotate di motori a combustione interna, con carburanti "diversamente sostenibili", in primis i bio-carburanti gassosi ma più in generale qualunque altra forma di bio-carburante.



Renzo Servadei – AD Autopromotec

A chiudere l'appuntamento è intervenuto Renzo Servadei, Amministratore delegato Autopromotec che ha invitato i presenti:

“a guardare oltre la superficie, con una prospettiva diversa, che non sottovaluti l'impatto nascosto della produzione e allo stesso tempo valorizzi la riparazione. Mantenendo e riparando il nostro attuale veicolo, possiamo esercitare una forma di sostenibilità spesso trascurata. L'utilizzo di materiali rigenerati e tecniche di riparazione per minimizzare gli sprechi riduce l'impatto ambientale. Questo è particolarmente vero quando si considera l'intero ciclo di vita di un veicolo. La strada verso una vera sostenibilità non passa solo attraverso l'acquisto di nuove tecnologie, ma nel massimizzare l'uso di ciò che già possediamo”.

Il ciclo di appuntamenti Autopromotec Talks proseguirà nei prossimi mesi, fra i temi: Intelligenza artificiale, data act, Made in Italy, racing e sicurezza.

Leggi ora: [le news motori](#)

Ultima modifica: 25 Settembre 2024

Altri Articoli:

Trasporti-Italia.com



AUTO CAMION AUTOBUS TRENO NAVE AEREO LOGISTICA MOBILITÀ LAVORO

AD



AUTO

Auto: l'aftermarket non teme la transizione elettrica

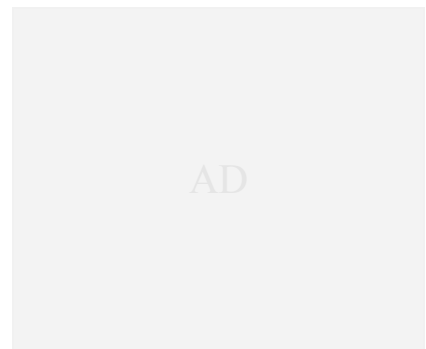
Anche dopo 2035 le auto endotermiche continueranno a dare lavoro al settore



ERTILIA GIORDANO

25 SETTEMBRE 2024

- Le imprese dell'aftermarket automobilistico mostrano un atteggiamento sereno nei confronti della transizione elettrica. In base allo studio **“Il settore dell'Aftermarket dell'automotive tra tradizione e innovazione”**, condotto dal Centro Studi Tagliacarne per la Camera di Commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di Commercio di Torino e con il supporto dell'Anfia, solo il 5% di queste realtà sta riconvertendo la propria produzione all'elettrico.
- Il motivo è presto detto: anche dopo il 2035, anno dello stop alla produzione di auto con motorizzazione tradizionale (il **dibattito** resta comunque aperto), le auto con **motore endotermico** continueranno a circolare, garantendo lavoro al comparto per almeno un altro decennio.



ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

✉ A preoccupare le imprese, quindi, non è tanto il passaggio all'elettrico, quanto la crescente concorrenza di Paesi come la Cina. Secondo il 37,7% delle aziende, infatti, la competizione cinese rappresenta il principale ostacolo alla crescita del settore.

L'importanza del settore del post-vendita

Parliamo un po' di numeri. Il comparto dell'aftermarket in Italia conta circa **29.000 imprese** specializzate nella produzione e vendita di ricambi per auto. Il settore genera un valore di **28,1 miliardi** di euro e impiega quasi 400.000 persone. Il Nord Italia rappresenta il cuore pulsante del settore, con oltre il 70% del valore totale concentrato in quest'area, trainata in particolare dalla Lombardia, che da sola copre il 28,6%.

E c'è di più: nonostante la concorrenza internazionale, il 41% delle imprese del settore prevede una crescita del fatturato per quest'anno.

Obiettivi e proposte per il futuro

A ribadire l'importanza del settore aftermarket **Giuseppe Molinari, presidente della Camera di Commercio di Modena** che ha dichiarato: "Il rilievo economico dell'aftermarket emerge ancora di più in termini di comparazione con altre filiere: il suo valore aggiunto è quasi pari al settore dell'agricoltura e tre volte il settore della farmaceutica".

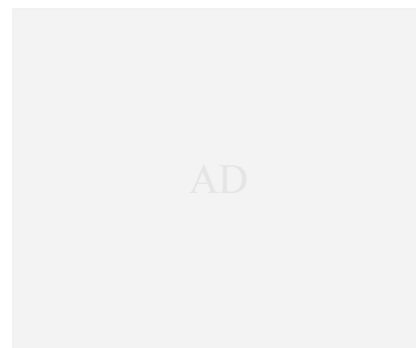
Dario Gallina, presidente della Camera di Commercio di Torino, durante la presentazione dello studio prima citato, ha affermato "Il comparto dell'aftermarket sembra avere dinamiche diverse: da un lato può mantenere le strategie correnti, prevedendo un mercato stabile per diversi anni, ma come tutto il settore industriale, è chiamato comunque a evolversi e a investire in digitale e tecnologie green".

Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia, ha infine spiegato "L'aftermarket intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto i cambiamenti che stanno avvenendo nella filiera industriale dell'automotive, essendo legato all'evoluzione del parco circolante".

AFTERMARKET

AFTERMARKET AUTO

POST-VENDITA



In AUTO

AUTO

Auto: l'aftermarket non teme la transizione elettrica

AUTO

Mercato europeo dell'auto in calo. A pesare è la crisi dell'elettrico

AUTO

Automotive e innovazione: dal 25 settembre al via gli Autopromotec Talks

AUTO

Automotive: Mario Draghi traccia una road map per il settore

AUTO

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA

FINANZA

LISTINO

PORTAFOGLIO

Assemblea Federacciai 2024: Gozzi, "Obiettivo acciaio green entro il 2030"



26 settembre 2024 - 17.07

Ricerca titolo



(Teleborsa) - "Posizionare l'Italia come leader mondiale di acciaio green". E' quanto dichiarato da Antonio Gozzi, Presidente di Federacciai, aprendo i lavori dell'Assemblea Pubblica 2024 dell'Associazione, che si è svolta oggi a Vicenza alla presenza del Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin, il Ministro dell'università e della ricerca, Anna Maria Bernini, e il Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini.

Nel 2023, l'industria siderurgica italiana ha prodotto 21,1 milioni di tonnellate di acciaio, registrando una riduzione del 2,5% rispetto al 2022. Il fatturato del settore è stato stimato tra i 50 e i 60 miliardi di euro l'anno. La produzione di laminati a caldo ha registrato una flessione dell'1,5%, con un output totale di 21,3 milioni di tonnellate. I laminati lunghi, destinati principalmente all'edilizia, hanno subito una contrazione del 2,6%, totalizzando 11,7 milioni di tonnellate, mentre i laminati piani, utilizzati nei settori automotive, meccanico ed elettrodomestico, hanno mantenuto una produzione stabile.

Le imprese italiane continuano a pagare prezzi dell'energia elettrica più alti rispetto ai concorrenti europei. Nel 2023, ad esempio, le imprese energivore tedesche hanno pagato in media 65 euro/MWh, mentre in Italia i costi superavano i 110 euro/MWh. Questa disparità genera uno svantaggio competitivo per le aziende italiane. Le cause includono il mix energetico nazionale, incentivi statali e la mancanza di un mercato elettrico interconnesso a livello europeo. Il sistema del "marginal price" che uniforma il

Market Overview

MERCATI	MATERIE PRIME	TITOLI DI STATO
Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	42.175	+0,62%
FTSE 100	8.285	+0,20%
FTSE MIB	34.409	+1,68%
Germany DAX	19.238	+1,69%
Hang Seng Index*	19.165,00	+0,65%
Nasdaq	18.190	+0,60%
Nikkei 225	39.158,00	+3,40%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

costo dell'energia da fonti rinnovabili e idrocarburi aggrava il problema. Federacciai suggerisce un approccio unificato nell'utilizzo dei proventi d'asta ETS, notando che paesi come Germania e Francia hanno stanziato molto più dell'Italia per sostenere la decarbonizzazione industriale. Un prezzo unico europeo per i settori ad alta intensità energetica potrebbe ridurre tali differenze.

"L'elettrosiderurgia italiana, per quanto riguarda lo Scope 1, è di fatto prossima alla neutralità carbonica" – dichiara **Antonio Gozzi, Presidente di Federacciai** – "Siamo impegnati a risolvere le residue problematiche legate a piccole emissioni ancora presenti nei forni elettrici e a quelle, seppur limitate, derivanti dall'uso di gas naturale nei forni di riscaldamento dei laminatoi. A questo scopo, stiamo lavorando su soluzioni come il **biometano e l'idrogeno**. L'energia elettrica che acquistiamo dalla rete riflette il **footprint carbonico** della produzione nazionale, e solo un terzo di essa proviene da fonti rinnovabili. Per raggiungere l'**obiettivo del "net zero" o addirittura essere "carbon negative"**, abbiamo bisogno di un ulteriore terzo di energia elettrica a zero emissioni di carbonio. Molte delle nostre aziende hanno già investito, e continuano a investire, in impianti per la produzione di energia rinnovabile. Stiamo valutando, come singole aziende o in consorzio, di partecipare alle gare per il rinnovo delle concessioni idroelettriche, che auspichiamo vengano bandite al più presto in conformità alle direttive europee. È essenziale ottenere forniture base-load decarbonizzate e in questo un ruolo fondamentale lo giocano le politiche italiane ed europee".

Federacciai, durante l'Assemblea, ha inoltre presentato il **Rapporto di Sostenibilità 2023**, evidenziando come l'Italia sia il primo mercato UE per produzione di acciaio da forno elettrico e primo Paese del G7 in termini di produzione pro-capite. La siderurgia italiana è al vertice europeo per **decarbonizzazione e circolarità**: il settore ha ridotto le emissioni di CO2 del 60% dal 1990 e i consumi energetici del 33% dal 2000, posizionandosi con un'efficienza migliore del 40% rispetto alla media europea.

Oltre l'**85% dell'acciaio prodotto in Italia deriva dal riciclo del rottame ferroso**, dimostrando il ruolo centrale della circolarità nella decarbonizzazione. Le acciaierie italiane, prime in UE per volumi di riciclo, recuperano oltre il 76% dei rifiuti prodotti dai processi siderurgici. **La siderurgia italiana si classifica al primo posto in Europa per livello di decarbonizzazione e circolarità**. Primati che dichiarano come efficienza, digitalizzazione, ambiente e sicurezza muovano gli investimenti siderurgici nel nostro Paese. Temi che complessivamente hanno rappresentato circa l'80% degli investimenti attivati dalle aziende siderurgiche.

Federacciai, affrontando le criticità aziendali aperte, ha ribadito la **necessità di concentrare tutte le risorse disponibili**, pubbliche e private, su **Taranto**, richiedendo una presenza minoritaria dello Stato nel capitale dell'ex Ilva, per garantire la realizzazione del piano industriale e raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione.

Durante l'Assemblea 2024, oltre agli interventi istituzionali, si è tenuto un confronto con i settori collegati, tra cui automotive, meccanica, costruzioni e legno, con l'obiettivo di rafforzare la collaborazione tra queste filiere. Hanno partecipato al dibattito Roberto Vavassori di Anfia, Corrado La Forgia di Federmeccanica, Paola Marone di Federcostruzioni e Claudio Feltrin di FederlegnoArredo.

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,12

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

IL NETWORK

Espandi

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

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

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MENU



FAMIGLIA

VITA

ECONOMIA CIVILE

OPINIONI

NEWSLETTER

PODCAST

Home > Economia > Motori

Bes | Lavoro | Motori | Risparmio | Sviluppo felice | Terzo settore

Autopromotec Talks. Sostenibilità: ecco cosa fa davvero l'automobile

Avvenire Motori giovedì 26 settembre 2024

[Ascolta](#)

Rigenerazione, circolarità, ottimizzazione: i processi virtuosi dal risparmio di energia nella produzione delle vetture ai pneumatici, dalla verniciatura agli autolavaggi

autopromotec Bologna, Italia
Homo faber fortunae suae 21-24 Maggio 2025



COMMENTA E CONDIVIDI



Si è svolto a Milano l'evento promosso da **Autopromotec** dal titolo **“Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto”**, che ha visto protagonisti alcuni tra i più accreditati player del settore aftermarket. Il tema della sostenibilità è stato affrontato andando oltre il dibattito sull'elettrificazione ma esplorando come l'industria automobilistica si stia muovendo, a volte silenziosamente ma con determinazione, verso una produzione più sostenibile.

Con quello di ieri ha preso il via il ciclo di incontri **“Autopromotec Talks”** che verteranno sui temi caldi della 30° edizione di Autopromotec, in programma a **Bologna dal 21 al 24 maggio 2025**. È stata l'occasione per approfondire i temi più rilevanti nell'ambito del postvendita automotive, delineando quei macro temi che saranno al centro della 30° edizione della Biennale, partendo da **energia, risparmio delle risorse, rigenerazione, circolarità**, fino all'**ottimizzazione dei cicli produttivi**, tutti esempi concreti di come l'attenzione vera per la sostenibilità stia trasformando l'industria e l'aftermarke

Ma che cos'è la sostenibilità? L'ONU nel 1972 ha definito la sostenibilità come la condizione di uno sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente, senza compromettere la possibilità per le generazioni future di fare altrettanto con i propri; mentre la Ellen MacArthur Foundation, che ogni anno organizza il Circular Economy Summit, definisce l'economia circolare come «Un'economia pensata per potersi rigenerare da sola. Un sistema in cui tutte le attività, a partire dall'estrazione e dalla produzione, sono organizzate in modo che i rifiuti di qualcuno diventino risorse per qualcun altro».

L'avvocato **Pietro Meda**, vicepresidente vicario di **Automobile Club Milano** ha aperto i lavori sottolineando come “Parlare di mobilità significa parlare di economia circolare. Oggi il faro della mobilità è acceso solo su una fascia dell'insieme del ciclo produttivo e post produttivo, ma questa fascia di aziende ha alle spalle un'intera famiglia, la filiera. Comprendere la mobilità significa quindi non poter prescindere dall'economia circolare che la rappresenta e che è formata da tutti i partecipanti alla produzione e post produzione. Oggi Automobile Club Milano, la casa degli automobilisti, vuole essere la casa della famiglia che crea la mobilità: sia di quella sotto i riflettori più luminosi sia di quella meno gettonata”.

Questi concetti sono stati il fil rouge degli interventi che partendo da esempi concreti e reali ci hanno illustrato come l'industria automotive stia già facendo passi avanti importanti verso la sostenibilità, dalla produzione dei componenti alla gestione del post-vendita. Tuttavia, questi sforzi spesso restano nascosti agli occhi del consumatore.

Gianmarco Giorda, Direttore generale ANFIA, ha ricordato i numeri dell'“Impresa della sostenibilità”: i produttori di automobili in UE nel 2023, rispetto al 2005, hanno **ridotto l'energia impiegata per la produzione del 15% per unità prodotta, hanno ridotto le emissioni di CO2 per unità prodotta di oltre la metà, hanno ridotto l'utilizzo di acqua per unità prodotta di circa la metà e hanno ridotto i composti organici volatili (VOC) per unità prodotta di oltre la metà** (fonte: Acea) e che il 90% dei costi di produzione (e quindi del valore) di un veicolo elettrico deriva dai suoi componenti (fonte: Clepa) mentre il tasso di riciclaggio dell'acciaio nel settore automobilistico supera l'80% (perché questo metallo può essere riciclato indefinitamente senza perdere le sue proprietà meccaniche). Il riciclo dell'acciaio richiede un dispendio energetico significativamente inferiore rispetto alla produzione di acciaio vergine, con una riduzione del consumo energetico fino al 75%. Questo si traduce in minori emissioni di CO2 e in una

riduzione dell'impatto ambientale complessivo del settore industriale (fonte: ACI).

Matteo De Tomasi, Presidente e amministratore delegato Michelin Italiana ha sottolineato come i pneumatici siano un ottimo esempio, quasi insospettabile perché poco conosciuto, di economia circolare e di sostenibilità. In Europa, grazie alle varie normative in vigore nei diversi paesi, **quasi il 100% dei pneumatici a fine vita viene recuperato e destinato ad altri impieghi.**

La tecnologia nell'ambito del trattamento dei pneumatici a fine vita si sta sviluppando rapidamente consentendo di produrre nuovi materiali che possono essere utilizzati per diversi impieghi tra i quali la fabbricazione di nuovi pneumatici. Un esempio molto concreto è l'utilizzo del Carbon Black riciclato al posto del Carbon Black tradizionale di origine fossile nella produzione di pneumatici nuovi. La tecnologia evolve più in fretta delle leggi e dei regolamenti che oggi limitano ancor l'utilizzo di materiali riciclati nei processi produttivi. Michelin è fiduciosa che nel prossimo futuro la percentuale di prodotti riciclati o provenienti da fonti rinnovabili utilizzabile nella fabbricazione di pneumatici nuovi possa aumentare rapidamente raggiungendo il 100%.

Gianluca Meschi, Amministratore delegato Washtec ha ricordato come l'utilizzo delle risorse idriche sia un tema di crescente importanza in molti settori industriali, e l'autolavaggio automatico non fa eccezione. Durante la Giornata mondiale dell'acqua del marzo scorso la Commissione globale sull'economia dell'acqua ha pubblicato un nuovo report: entro la fine del decennio, a livello globale, la domanda di acqua dolce supererà del 40% la sua disponibilità. E sarà solo colpa dell'uomo. Implementando i sistemi di riciclo, **gli autolavaggi automatici possono ridurre il consumo di acqua fino al 85%**, che vorrebbe dire utilizzare meno acqua fresca di una lavatrice o di una doccia di 5 minuti. Il riciclo dell'acqua negli autolavaggi automatici rappresenta una strategia vincente sotto molteplici aspetti: riduce il consumo di una risorsa sempre più preziosa, diminuisce l'inquinamento, genera risparmi significativi sui costi operativi, e migliora l'immagine aziendale. In un contesto in cui la sostenibilità sta diventando un imperativo etico e commerciale, investire nel riciclo dell'acqua è una scelta lungimirante per il futuro del settore degli autolavaggi.

Federica Bertoldi, Responsabile comunicazione LKQ RHIAG ha ricordato come "Riparo, Riciclo, Riuso, Rigenero: 4 R da non dimenticare" siano piccoli gesti quotidiani da cui partire per costruire una strategia di sostenibilità che si muova lungo tre direttrici: sviluppo delle nostre persone, supporto alle comunità in cui operiamo e rispetto e salvaguardia dell'ambiente. La sostenibilità non è solo una scelta etica, ma rappresenta un nuovo modello strategico per migliorare la competitività e il successo a lungo termine delle aziende. Riparazione, ovvero ripristinare il corretto funzionamento di un veicolo e consentirgli di tornare in sicurezza su strada è già di per sé un'attività più sostenibile che comprare un'auto nuova. Ma è proprio su attività di recupero, riuso e rigenerazione che l'approccio circolare è evidente ed è su questi modelli operativi che LKQ ha fondato la sua identità di impresa quando 25 anni fa ha avviato la sua attività come dismantler e recycling.

Massimo Greggio, Amministratore delegato USI Italia, ci ha portato alla scoperta della verniciatura e di come si possa essere più sostenibili anche nel settore della carrozzeria. Secondo i dati forniti da Terna, la società che gestisce la rete elettrica nazionale, tra gennaio e giugno in Italia **la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili ha segnato un +27,3% rispetto allo stesso periodo del 2023.** Più efficienza nella produttività, riduzione degli sprechi e ottimizzazione dell'uso delle risorse naturali significa anche un maggior contributo in termini di sostenibilità ambientale delle imprese. Le fasi di verniciatura ed

essiccazione in forno sono energivore, perché la prima prevede il riscaldamento di aria a circa 25°C, e la seconda, l'essiccazione, prevede di portare la temperatura fino ad 80°C: per ottimizzare l'efficienza dei consumi, è stato introdotto il controllo delle cabine di verniciatura con dei PC industriali in ambiente Windows. Da qui è stato sviluppato un software che oggi è talmente avanzato che può guidare in modo semplice e intuitivo il verniciatore nelle varie fasi suggerendo il miglior ciclo di lavoro in base al numero ed ai pezzi che deve lavorare e alla vernice che impiega, senza necessità di ulteriori fasi o lavorazioni.

È quindi intervenuto **Marco Seimandi, vicepresidente Westport Fuel Systems Italia**, che ha portato all'attenzione del pubblico le soluzioni già disponibili o di facile implementazione per alimentare le automobili dotate di motori a combustione interna, con carburanti "diversamente sostenibili", in primis i **bio-carburanti gassosi** ma più in generale qualunque altra forma di bio-carburante.

A chiudere l'appuntamento è intervenuto **Renzo Servadei, Amministratore delegato Autopromotec** che ha invitato i presenti "a guardare oltre la superficie, con una prospettiva diversa, che non sottovaluti l'impatto nascosto della produzione e allo stesso tempo valorizzi la riparazione. **Mantenendo e riparando il nostro attuale veicolo**, possiamo esercitare una forma di sostenibilità spesso trascurata. L'utilizzo di materiali rigenerati e tecniche di riparazione per minimizzare gli sprechi riduce l'impatto ambientale. Questo è particolarmente vero quando si considera l'intero ciclo di vita di un veicolo. La strada verso una vera sostenibilità non passa solo attraverso l'acquisto di nuove tecnologie, ma nel massimizzare l'uso di ciò che già possediamo".

Il ciclo di appuntamenti Autopromotec Talks proseguirà nei prossimi mesi, fra i temi: Intelligenza artificiale, data act, Made in Italy, racing e sicurezza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA E CONDIVIDI



ISCRIVITI ALLE **NEWSLETTER** DI AVVENIRE

ISCRIVITI AL NOSTRO CANALE **WHATSAPP**

ARGOMENTI:

Motori

Economia

pubblicità



BERGAMONEWS

TEMI DEL GIORNO:

L'INTERVISTA

Crisi Volkswagen, Vavassori: "Tutto il settore in difficoltà, preoccupati per gli impatti sulla nostra filiera"

Il presidente di [Anfia](#) sull'annuncio di possibili chiusure e licenziamenti da parte del gruppo tedesco: "Le nostre aziende hanno bisogno di sicurezza per programmare gli investimenti e trattenere le persone. Elettrico? Serve spinta diversa e più incisiva dei semplici incentivi"

volkswagen wolfsburg getty

di **Luca Samotti**

26 Settembre

2024

6:16

COMMENTA



4 min

STAMPA



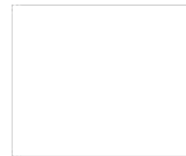
In 87 anni di storia, **Volkswagen** non ha mai chiuso una fabbrica in Germania: un primato che rischia di cadere sotto i colpi di una crisi dell'automobile senza precedenti, che ha costretto anche un colosso come la casa di Wolfsburg a rivedere i propri piani a livello di siti produttivi e dipendenti.

Non un fulmine a ciel sereno, ma l'annuncio agli inizi di settembre ha colpito per tempistica, dimensioni e urgenza: addio a due impianti di produzione e licenziamento della relativa forza lavoro, pari a circa 15mila dipendenti. Come ci si è arrivati? A spiegare il conteggio è stato **Arno Antliz**, direttore finanziario del gruppo tedesco: la contrazione del 13% del mercato europeo in termini di vendite annuali per Volkswagen significa circa mezzo milione di auto in meno, l'equivalente appunto della produzione annuale di due fabbriche.

L'impatto della scelta potrebbe essere devastante non solo in Germania, dove già i sindacati hanno alzato le barricate, ma anche nel nostro Paese dove sono diverse le aziende, anche di piccole e medie dimensioni, che forniscono soprattutto componentistica al marchio tedesco.

La situazione è sotto costante monitoraggio da parte di [Anfia](#), l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica guidata dal bergamasco **Roberto Vavassori**, Chief Public Affairs Officer e membro del board di Brembo.

DALLA HOME



L'INTERVISTA

Crisi Volkswagen, Vavassori: "Tutto il settore in difficoltà, preoccupati per gli impatti sulla nostra filiera"

di Luca Samotti



LA DECISIONE

Terno, dopo il caso Sharon si ripensa la sicurezza: cittadini in presidio nelle vie del centro

Vavassori, se la aspettava questa crisi di Volkswagen?

Onestamente sì. E mi spiego: dal 2019 il mercato di produzione di veicoli in Europa ha perso più di 2,5 milioni di vetture che non recupererà probabilmente più. Questo comporta una presa d'atto, da parte di tutte le case ma soprattutto delle più grande che in proporzione subiscono la maggior parte del problema, che questa condizione non sia più sostenibile. Sono numeri che, tradotti, significano circa la capacità di 10 siti produttivi e di una cinquantina circa di grossi componentisti. Se volessimo avere una dimensione reale e più ampia di quanto sta accadendo lungo tutta la filiera e per tutto l'indotto dovremmo prendere i famosi 15mila dipendenti citati da Volkswagen e triplicare quel dato. Da sempre il mercato dell'auto è abituato a conoscere un'alternanza tra fasi di espansione e fasi di contrazione, anche violenta, però in questo caso sembrano essersi allineati un po' troppi fattori negativi.

Vale a dire?

Soprattutto le condizioni del mercato. Al momento non sta performando per una serie di motivi, a partire dai tassi alti: manca la fiducia dei consumatori, spaventati dall'effettuare quello che è il secondo investimento più importante dopo la casa e che nella maggior parte dei casi avviene tramite finanziamento. Non è una situazione solo italiana, ma è comune a tutta Europa, dove il dato delle vendite di agosto è molto preoccupante. A fare notizia è che in questo caso sia coinvolta Volkswagen, soggetto in parte pubblico: sicuramente un segnale non buono in un settore in contrazione a livello non congiunturale ma strutturale.

Quale impatto può avere sulla filiera italiana?

La filiera italiana esporta all'estero circa 23-24 miliardi di quanto produce e il primo mercato d'esportazione è proprio la Germania, con una quota di oltre il 25%. In aggiunta, la Cina negli ultimi 18 mesi è diventata meno ricettiva nei confronti dei veicoli europei: pur non avendo un mercato brillantissimo, i produttori locali sono in grande spolvero, con conseguente difficoltà degli occidentali che esportano. E la Cina per i tedeschi è il primo o il secondo mercato più importante. In questo momento, poi, con i dazi che si stanno sollevando un po' ovunque in giro per il mondo, il bisogno cinese di esportare è ancora più marcato: non possono quindi rallentare la produzione, perché altrimenti si troverebbero anche loro nelle condizioni di dover licenziare.

La prima a finire sul banco degli imputati è stata la fabbrica Volkswagen di Zickau, dove si producono auto

elettriche, pare a causa di una domanda che rimane debolissima: come legge questo tipo di segnale?

La storia dei veicoli elettrici è dibattuta ormai in tutte le salse. Sta vivendo un momento di stasi dopo aver raggiunto un plateau del 12-15%, a seconda dei mercati, e non è pochissimo se uno pensa che in Europa le vendite delle vetture solo elettriche superano quelle del diesel. Diciamo che ad oggi chi poteva e voleva dotarsi di un veicolo elettrico lo ha fatto, ma d'ora in avanti il settore ha bisogno di un'altra spinta. Gli incentivi sono misure estremamente costose e non stimolano troppo il mercato. Ci vuole una politica diversa. In Cina la quota di elettrico è quasi al 50%. Come ci sono arrivati? Imponendo lo stop alla circolazione di auto di altro tipo in molte città e centri cittadini. Un'iniziativa sicuramente pesante, ma che ha avuto l'effetto di spingere con decisione il mercato più di quanto possano fare tariffe agevolate o incentivi. Da questo punto di vista in Italia paghiamo un po' di lacune culturali: permangono ancora una certa diffidenza e il sospetto sull'elettrico, fase che in altri Paesi esteri hanno già limato. Le supereremo anche qui, ma intanto il mercato va avanti e i componentisti che hanno creduto nell'elettrico hanno investimenti quasi fermi e si trovano a lavorare al 15% delle proprie capacità.

I contraccolpi per le nostre aziende, con l'eventuale riduzione della produzione, potrebbero essere addirittura fatali per alcune imprese. È una preoccupazione che si avverte lungo la filiera?

Sì, è una preoccupazione molto forte che parte innanzitutto dalle forniture a Stellantis, che nel primo semestre ha ridotto del 25% la produzione: aggiungiamoci l'export rallentato verso la Germania e a seguire l'incertezza e il ritardo dei nuovi modelli. Tanti navigano a vista e non più con tempistiche certe: diventa critico per la filiera, che invece ha bisogno di sicurezze per programmare gli investimenti e trattenere le persone. E c'è un tema che considero ancora più importante per i prossimi mesi: stanno terminando gli ammortizzatori sociali in tante situazioni di crisi e c'è il rischio di non avere la possibilità di rinnovare i sussidi ai dipendenti delle aziende in difficoltà. Credo che sia la prima misura da affrontare, prima ancora di guardare il mercato.

Nel suo rapporto sul futuro della competitività europea, Mario Draghi ha indicato il settore automobilistico come una delle aree vitali per il rilancio dell'economia continentale. Qual è, secondo lei, la ricetta per risollevare il comparto?

Siamo diventati bravi nella diagnosi, ora dobbiamo trovare le soluzioni. Non ce n'è solo una, ma tante e su piani: a livello interno devono andare a toccare anche il sociale, a livello europeo occorre invece una revisione degli impianti regolatori. Rimane lo spettro delle multe per chi non rispetterà i target di progressiva riduzione delle emissioni di CO2 fissati dall'Unione Europea, che punta a bandire i motori endotermici dal 2035. Spero che la revisione dei limiti di emissione, prevista per il 2026, sia anticipata al 2025.

© Riproduzione riservata

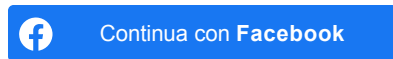
Iscriviti al nostro canale [Whatsapp](#) e rimani aggiornato. Vuoi leggere BergamoNews senza pubblicità?

Abbonati!



Più informazioni

[crisi volkswagen](#) [Volkswagen](#) [Roberto Vavassori](#)



COMMENTA

NEWSLETTER

Notizie e approfondimenti quotidiani sulla tua città.

[ISCRIVITI >>](#)

BergamoNews - Copyright © 2005 - 2024 - Testata associata ANSO - Bergamonews è un marchio di bergamonews srl - Via Verdi, 4 - 24100 bergamo P.I. 03480700164

Sede Redazione: Via Camozzi,77 - CAP 24121 - Tel. 035-211607 Fax 035-232841 - Mail: redazione@bergamonews.it

Ufficio Marketing: Tel. 035-3831504 - Mail: marketing@bergamonews.it



[Informativa cookie](#) | [Impostazioni cookies](#) | [Informativa Privacy](#) | [Copyright Editorial Policy](#) | [Transparency Statement](#)

PARTNER

[PressComm Tech](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

ASSEMBLEA FEDERACCIAI 2024: GOZZI, "OBIETTIVO ACCIAIO GREEN ENTRO IL 2030"




(Teleborsa) - "Posizionare l'Italia come **leader mondiale di acciaio green**". E' quanto dichiarato da **Antonio Gozzi, Presidente di Federacciai**, aprendo i lavori dell'**Assemblea Pubblica 2024 dell'Associazione**, che si è svolta oggi a Vicenza alla presenza del Ministro dell'Ambiente e della sicurezza

energetica, **Gilberto Pichetto Fratin**, il Ministro dell'università e della ricerca, **Anna Maria Bernini**, e il Presidente di Confindustria, **Emanuele Orsini**.

Nel 2023, l'**industria siderurgica** italiana ha prodotto **21,1 milioni di tonnellate di acciaio**, registrando una **riduzione del 2,5%** rispetto al 2022. Il fatturato del settore è stato stimato **tra i 50 e i 60 miliardi di euro l'anno**. La produzione di laminati a caldo ha registrato una flessione dell'1,5%, con un output totale di 21,3 milioni di tonnellate. I **laminati lunghi**, destinati principalmente all'edilizia, hanno subito una **contrazione del 2,6%**, **totalizzando 11,7 milioni di tonnellate**, mentre i laminati piani, utilizzati nei settori automotive, meccanico ed elettrodomestico, hanno mantenuto una produzione stabile.

Le imprese italiane continuano a **pagare prezzi dell'energia elettrica più alti** rispetto ai concorrenti europei. Nel 2023, ad esempio, le imprese energivore tedesche hanno pagato **in media 65 euro/MWh**, mentre in Italia i costi superavano i 110 euro/MWh. Questa disparità genera uno svantaggio competitivo per le aziende italiane. Le cause includono il mix energetico nazionale, incentivi statali e la mancanza di un mercato elettrico interconnesso a livello europeo. Il sistema del **"marginal price"** che uniforma il costo dell'energia da fonti rinnovabili e idrocarburi aggrava il problema. Federacciai suggerisce un approccio unificato nell'utilizzo dei proventi d'asta ETS, notando che paesi come Germania e Francia hanno stanziato molto più dell'Italia per sostenere la decarbonizzazione industriale. Un prezzo unico europeo per i settori ad alta intensità energetica potrebbe ridurre tali differenze.

"L'elettrosiderurgia italiana, per quanto riguarda lo Scope 1, è di fatto prossima alla neutralità carbonica" - dichiara **Antonio Gozzi, Presidente di Federacciai** - "Siamo impegnati a risolvere le residue problematiche legate a piccole emissioni ancora presenti nei forni elettrici e a quelle, seppur limitate, derivanti dall'uso di gas naturale nei forni di riscaldamento dei laminati. A questo scopo, stiamo lavorando su soluzioni come il **biometano e l'idrogeno**. L'energia elettrica che acquistiamo dalla rete riflette il **footprint carbonico** della produzione nazionale, e solo un terzo di essa proviene da fonti rinnovabili. Per raggiungere l'**obiettivo del "net zero" o addirittura essere "carbon negative"**, abbiamo bisogno di un ulteriore terzo di energia elettrica a zero

emissioni di carbonio. Molte delle nostre aziende hanno già investito, e continuano a investire, in impianti per la produzione di energia rinnovabile. Stiamo valutando, come singole aziende o in consorzio, di partecipare alle gare per il rinnovo delle concessioni idroelettriche, che auspichiamo vengano bandite al più presto in conformità alle direttive europee. È essenziale ottenere forniture base-load decarbonizzate e in questo un ruolo fondamentale lo giocano le politiche italiane ed europee".

Federacciai, durante l'Assemblea, ha inoltre presentato il **Rapporto di Sostenibilità 2023**, evidenziando come l'Italia sia il primo mercato UE per produzione di acciaio da forno elettrico e primo Paese del G7 in termini di produzione pro-capite. La siderurgia italiana è al vertice europeo per **decarbonizzazione e circolarità**: il settore ha ridotto le emissioni di CO2 del 60% dal 1990 e i consumi energetici del 33% dal 2000, posizionandosi con un'efficienza migliore del 40% rispetto alla media europea.

Oltre **l'85% dell'acciaio prodotto in Italia deriva dal riciclo del rottame ferroso**, dimostrando il ruolo centrale della circolarità nella decarbonizzazione. Le acciaierie italiane, prime in UE per volumi di riciclo, recuperano oltre il 76% dei rifiuti prodotti dai processi siderurgici. La **siderurgia italiana si classifica al primo posto in Europa per livello di decarbonizzazione e circolarità**. Primati che dichiarano come efficienza, digitalizzazione, ambiente e sicurezza muovano gli investimenti siderurgici nel nostro Paese. Temi che complessivamente hanno rappresentato circa l'80% degli investimenti attivati dalle aziende siderurgiche.

Federacciai, affrontando le criticità aziendali aperte, ha ribadito la **necessità di concentrare tutte le risorse disponibili**, pubbliche e private, **su Taranto**, richiedendo una presenza minoritaria dello Stato nel capitale dell'ex Ilva, per garantire la realizzazione del piano industriale e raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione.

Durante l'Assemblea 2024, oltre agli interventi istituzionali, si è tenuto un confronto con i settori collegati, tra cui automotive, meccanica, costruzioni e legno, con l'obiettivo di rafforzare la collaborazione tra queste filiere. Hanno partecipato al dibattito Roberto Vavassori di [Anfia](#), Corrado La Forgia di Federmeccanica, Paola Marone di Federcostruzioni e Claudio Feltrin di FederlegnoArredo.

(TELEBORSA) 26-09-2024 17:02

Siti Euronext

Euronext

Live Markets

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

 EN



Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits

Verso "Autopromotec 2025", c'e' una sostenibilita' che nessuno si aspetta

Si è svolto il primo di una serie di Talks sui temi che saranno dibattuti, dal 21 al 24 maggio del prossimo anno, in Fiera a Bologna, durante la trentesima edizione dell'evento biennale dedicato all'aftermarket. Il patron Servadei: "Occorre massimizzare l'uso di ciò che già possediamo" Sostenibilità, intelligenza artificiale, data act, Made in Italy, racing e sicurezza: tutti temi di estrema attualità che accompagneranno l'attesa della trentesima edizione di Autopromotec, evento biennale in programma alla Fiera di Bologna dal 21 al 24 maggio 2025. Con "Autopromotec Talks" è stato infatti battezzato il ciclo di incontri che intendono approfondire i temi più rilevanti nell'ambito del postvendita del settore. I focus riguarderanno, infatti, l'energia, il risparmio delle risorse, la rigenerazione, la circolarità, fino all'ottimizzazione dei cicli produttivi. Il primo di questi incontri si è svolto alla sede Aci di Milano ed è stato introdotto dal vicepresidente vicario Pietro Meda. "Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto": questo il titolo stimolante che ha animato una discussione che, volutamente, è andata oltre il dibattito sull'elettrificazione. Di fatto, si è voluto esplorare come l'industria automobilistica si sta muovendo, a volte silenziosamente ma con determinazione, verso una produzione più sostenibile. "Oggi - la sintesi dell'intervento del vicepresidente vicario di Aci Milano, Meda - il faro della mobilità è acceso solo su una fascia dell'insieme del ciclo produttivo e post produttivo, ma questa fascia di aziende ha alle spalle un'intera famiglia, cioè la filiera. Comprendere la mobilità significa, quindi, non poter prescindere dall'economia circolare che la rappresenta e che è formata da tutti i partecipanti alla produzione e post-produzione". Renzo Servadei, patron e amministratore delegato di Autopromotec, ha quindi invitato "a guardare oltre la superficie, con una prospettiva diversa, che non sottovaluti l'impatto nascosto della produzione e, allo stesso tempo, valorizzi la riparazione". "Mantenendo e riparando il nostro attuale veicolo - ha precisato - possiamo esercitare una forma di sostenibilità spesso trascurata. L'utilizzo di materiali rigenerati e tecniche di riparazione per minimizzare gli sprechi riduce l'impatto ambientale. Questo è particolarmente vero quando si considera l'intero ciclo di vita di un veicolo. La strada verso una vera sostenibilità non passa solo attraverso l'acquisto di nuove tecnologie, ma nel massimizzare l'uso di ciò che già possediamo". Tutti i concetti sono stati approfonditi nel Talk che ha avuto come denominatore comune il fatto che questi sforzi spesso restano nascosti agli occhi del consumatore. Relatori sono stati Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia (filiera italiana automotive); Matteo De Tomasi, presidente e amministratore delegato di Michelin Italiana; Gianluca Meschi, amministratore delegato Washtec; Federica Bertoldi, responsabile per la comunicazione di Lkq Rhiag; Massimo Greggio, amministratore delegato di Usi Italia; Marco Seimandi, vicepresidente di Westport Fuel Systems Italia. Ecco gli interventi in pillole. Giorda (Anfia): "I produttori di automobili in Ue nel 2023, rispetto al 2005, hanno ridotto l'energia impiegata per la produzione del 15% per unità prodotta e hanno ridotto le emissioni di CO2 per unità prodotta di oltre la metà". De Tomasi (Michelin Italiana): "Gli pneumatici sono un ottimo esempio, quasi insospettabile perché poco conosciuto, di economia circolare e di sostenibilità". Meschi (Washtec): "Il riciclo dell'acqua negli autolavaggi automatici rappresenta una strategia vincente. Investire nel riciclo dell'acqua è una scelta lungimirante per il futuro del settore degli autolavaggi". Bertoldi (Lkq Rhiag): "Riparo, Riciclo, Riuso, Rigenero: 4 R da non dimenticare e piccoli gesti quotidiani da cui partire per costruire una strategia di sostenibilità". Greggio (Usi Italia): "Le fasi di verniciatura ed essiccazione in forno sono energivore. Da qui è stato sviluppato un software che oggi è talmente avanzato che può guidare in modo semplice e intuitivo il verniciatore nelle varie fasi suggerendo il miglior ciclo di lavoro". Seimandi (Westport Fuel Systems Italia): "Esistono le soluzioni già disponibili o di facile implementazione per alimentare le auto dotate di motori a combustione interna, con carburanti diversamente sostenibili, in primis i bio-carburanti gassosi ma più in generale qualunque altra forma di bio-carburante". A Milano è stato anche spiegato, nei dettagli, il significato del termine sostenibilità e la sua genesi. Nel 1972, in proposito, l'Onu aveva definito la sostenibilità come la condizione di uno sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente, senza compromettere la possibilità per le generazioni future di fare altrettanto con i propri. Ecco, poi, la visione della Ellen MacArthur Foundation, che ogni anno organizza il "Circular Economy Summit", secondo cui l'economia circolare rappresenta quella Spiacenti, devi abilitare javascript per poter procedere.



Assemblea Federacciai 2024: Gozzi, Obiettivo acciaio green entro il 2030

"Posizionare l'Italia come leader mondiale di acciaio green". È quanto dichiarato da Antonio Gozzi, Presidente di Federacciai, aprendo i lavori dell'Assemblea Pubblica 2024 dell'Associazione, che si è svolta oggi a Vicenza alla presenza del Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin, il Ministro dell'università e della ricerca, Anna Maria Bernini, e il Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini. Nel 2023, l'industria siderurgica italiana ha prodotto 21,1 milioni di tonnellate di acciaio, registrando una riduzione del 2,5% rispetto al 2022.



Il fatturato del settore è stato stimato tra i 50 e i 60 miliardi di euro l'anno. La produzione di laminati a caldo ha registrato una flessione dell'1,5%, con un output totale di 21,3 milioni di tonnellate. I laminati lunghi, destinati principalmente all'edilizia, hanno subito una contrazione del 2,6%, totalizzando 11,7 milioni di tonnellate, mentre i laminati piani, utilizzati nei settori automotive, meccanico ed elettrodomestico, hanno mantenuto una produzione stabile. Le imprese italiane continuano a pagare prezzi dell'energia elettrica più alti rispetto ai concorrenti europei. Nel 2023, ad esempio, le imprese energivore tedesche hanno pagato in media 65 euro/MWh, mentre in Italia i costi superavano i 110 euro/MWh. Questa disparità genera uno svantaggio competitivo per le aziende italiane. Le cause includono il mix energetico nazionale, incentivi statali e la mancanza di un mercato elettrico interconnesso a livello europeo. Il sistema del "marginal price" che uniforma il costo dell'energia da fonti rinnovabili e idrocarburi aggrava il problema. Federacciai suggerisce un approccio unificato nell'utilizzo dei proventi d'asta ETS, notando che paesi come Germania e Francia hanno stanziato molto più dell'Italia per sostenere la decarbonizzazione industriale. Un prezzo unico europeo per i settori ad alta intensità energetica potrebbe ridurre tali differenze. "L'elettrosiderurgia italiana, per quanto riguarda lo Scope 1, è di fatto prossima alla neutralità carbonica" dichiara Antonio Gozzi, Presidente di Federacciai. "Siamo impegnati a risolvere le residue problematiche legate a piccole emissioni ancora presenti nei forni elettrici e a quelle, seppur limitate, derivanti dall'uso di gas naturale nei forni di riscaldamento dei laminatoi. A questo scopo, stiamo lavorando su soluzioni come il biometano e l'idrogeno. L'energia elettrica che acquistiamo dalla rete riflette il footprint carbonico della produzione nazionale, e solo un terzo di essa proviene da fonti rinnovabili. Per raggiungere l'obiettivo del "net zero" o addirittura essere "carbon negative", abbiamo bisogno di un ulteriore terzo di energia elettrica a zero emissioni di carbonio. Molte delle nostre aziende hanno già investito, e continuano a investire, in impianti per la produzione di energia rinnovabile. Stiamo valutando, come singole aziende o in consorzio, di partecipare alle gare per il rinnovo delle concessioni idroelettriche, che auspichiamo vengano bandite al più presto in conformità alle direttive europee. È essenziale ottenere forniture base-load decarbonizzate e in questo un ruolo fondamentale lo giocano le politiche italiane ed europee". Federacciai, durante l'Assemblea, ha inoltre presentato il Rapporto di Sostenibilità 2023, evidenziando come l'Italia sia il primo mercato UE per produzione di acciaio da forno elettrico e primo Paese del G7 in termini di produzione pro-capite. La siderurgia italiana è al vertice europeo per decarbonizzazione e circolarità: il settore ha ridotto le emissioni di CO2 del 60% dal 1990 e i consumi energetici del 33% dal 2000, posizionandosi con un'efficienza migliore del 40% rispetto alla media europea. Oltre l'85% dell'acciaio prodotto in Italia deriva dal riciclo del rottame ferroso, dimostrando il ruolo centrale della circolarità nella decarbonizzazione. Le acciaierie italiane, prime in UE per volumi di riciclo, recuperano oltre il 76% dei rifiuti prodotti dai processi siderurgici. La siderurgia italiana si classifica al primo posto in Europa per livello di decarbonizzazione e circolarità. Primati che dichiarano come efficienza, digitalizzazione, ambiente e sicurezza muovano gli investimenti siderurgici nel nostro Paese. Temi che complessivamente hanno rappresentato circa l'80% degli investimenti attivati dalle aziende siderurgiche. Federacciai, affrontando le criticità aziendali aperte, ha ribadito la necessità di concentrare tutte le risorse disponibili, pubbliche e private, su Taranto, richiedendo una presenza minoritaria dello Stato nel capitale dell'ex Ilva, per garantire la realizzazione del piano industriale e raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione. Durante l'Assemblea 2024, oltre agli interventi istituzionali, si è tenuto un confronto con i settori collegati, tra cui automotive, meccanica, costruzioni e legno, con l'obiettivo di rafforzare la collaborazione tra queste filiere. Hanno partecipato al dibattito Roberto Vavassori di Anfia, Corrado La Forgia di Federmeccanica, Paola Marone di Federcostruzioni e Claudio Feltrin di FederlegnoArredo.

DIRETTORE: FILIPPO ASTONE -
CONTATTACI

GIOVEDÌ 26 SETTEMBRE 2024,
19:03

INDUSTRIA ITALIANA

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

ECONOMIA
ITALIANA
& TREND

AZIENDE
INDUSTRIALI

DIGITALE,
ICT, IA

AUTOMAZIONE,
ROBOT,
MACHINERY

ENERGIA &
INDUSTRIA

CHI
SIAMO



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

AZIENDE INDUSTRIALI

Gozzi (Federacciai): «Posizionare l'Italia come leader mondiale di acciaio green»

All'assemblea dell'associazione hanno partecipato anche Gilberto Pichetto Fratin (Mase), Anna Maria Bernini (Mur), Emanuele Orsini (Confindustria)

26 Settembre 2024



Antonio Gozzi, presidente di Dufenco e Federacciai.

Nel 2023, l'industria siderurgica italiana ha prodotto **21,1 milioni di tonnellate di acciaio**, registrando una riduzione del 2,5% rispetto al 2022. Il fatturato del settore è stato stimato tra i **50 e i 60 miliardi di euro l'anno**. La produzione di laminati a caldo ha registrato una flessione dell'1,5%, con un output totale di 21,3 milioni di tonnellate. I laminati lunghi, destinati principalmente all'edilizia, hanno subito una **contrazione del 2,6%**, totalizzando **11,7 milioni di tonnellate**, mentre i laminati piani, utilizzati nei settori automotive, meccanico ed elettrodomestico, hanno mantenuto una produzione stabile.

«Posizionare l'Italia come leader mondiale di acciaio green». È quanto dichiarato da **Antonio Gozzi**, presidente di **Federacciai**, aprendo i lavori dell'assemblea pubblica 2024 dell'associazione, che si è svolta oggi a Vicenza alla presenza del ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, **Gilberto Pichetto Fratin**, il ministro dell'università e della ricerca, **Anna Maria Bernini**, e il presidente di Confindustria, **Emanuele Orsini**.

**PROTEZIONE E SICUREZZA SEMPRE
CON LE NOSTRE SOLUZIONI DI
CYBER SECURITY**

SCOPRI DI PIÙ

BUSINESS

Trova le risposte alle tue domande sulla Transizione 5.0 all'evento

TECHNOVATION FORUM 2024

Il 10 Ottobre 2024 presso la Fiera

REGISTRATI ORA

Trova le risposte alle tue domande sulla Transizione 5.0 all'evento

TECHNOVATION FORUM 2024

Il 10 Ottobre 2024 presso la Fiera

REGISTRATI ORA

EDISON NEXT

SCOPRI DI PIÙ

Le imprese italiane continuano a pagare prezzi dell'energia elettrica più alti rispetto ai concorrenti europei

Nel 2023, ad esempio, le imprese energivore tedesche hanno pagato in media 65 euro/MWh, mentre in Italia i costi superavano i 110 euro/MWh. Questa disparità genera uno svantaggio competitivo per le aziende italiane. Le cause includono il mix energetico nazionale, incentivi statali e la mancanza di un mercato elettrico interconnesso a livello europeo. Il sistema del "marginal price" che uniforma il costo dell'energia da fonti rinnovabili e idrocarburi aggrava il problema. Federacciai suggerisce un approccio unificato nell'utilizzo dei proventi d'asta Ets, notando che paesi come Germania e Francia hanno stanziato molto più dell'Italia per sostenere la decarbonizzazione industriale. Un prezzo unico europeo per i settori ad alta intensità energetica potrebbe ridurre tali differenze.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

«L'elettrosiderurgia italiana, per quanto riguarda lo Scope 1, è di fatto prossima alla neutralità carbonica» – dichiara **Antonio Gozzi**, presidente di **Federacciai** – «Siamo impegnati a risolvere le residue problematiche legate a piccole emissioni ancora presenti nei forni elettrici e a quelle, seppur limitate, **derivanti dall'uso di gas naturale nei forni di riscaldamento dei laminatoi**. A questo scopo, stiamo lavorando su soluzioni come il biometano e l'idrogeno. L'energia elettrica che acquistiamo dalla rete riflette il footprint carbonico della produzione nazionale, e solo un terzo di essa proviene da fonti rinnovabili. Per raggiungere l'obiettivo del "net zero" o addirittura essere "carbon negative", abbiamo bisogno di un ulteriore terzo di energia elettrica a zero emissioni di carbonio. Molte delle nostre aziende hanno già investito, e continuano a investire, in impianti per la produzione di energia rinnovabile. Stiamo valutando, come singole aziende o in consorzio, di partecipare alle gare per il rinnovo delle concessioni idroelettriche, che auspichiamo vengano bandite al più presto in conformità alle direttive europee. È essenziale ottenere forniture base-load decarbonizzate e in questo un ruolo fondamentale lo giocano le politiche italiane ed europee».

Il Rapporto di Sostenibilità 2023

Federacciai, durante l'assemblea, ha inoltre presentato il **Rapporto di Sostenibilità 2023**, evidenziando come l'Italia sia il primo mercato UE per produzione di acciaio da forno elettrico e primo Paese del G7 in termini di produzione pro-capite. La siderurgia italiana è al vertice europeo per decarbonizzazione e circolarità: **il settore ha ridotto le emissioni di CO2 del 60% dal 1990 e i consumi energetici del 33% dal 2000**, posizionandosi con un'efficienza migliore del 4,0% rispetto alla media europea. **Oltre l'85% dell'acciaio prodotto in Italia deriva dal riciclo del rottame ferroso**, dimostrando il ruolo centrale della circolarità nella decarbonizzazione. Le acciaierie italiane, prime in UE per volumi di riciclo, recuperano oltre il 76% dei rifiuti prodotti dai processi siderurgici. La siderurgia italiana si classifica al primo posto in Europa per livello di decarbonizzazione e circolarità. Primati che dichiarano come efficienza, digitalizzazione, ambiente e sicurezza muovano gli investimenti siderurgici nel nostro Paese. Temi che complessivamente hanno rappresentato circa l'80% degli investimenti attivati dalle aziende siderurgiche.

Federacciai, affrontando le criticità aziendali aperte, ha ribadito la necessità di concentrare tutte le risorse disponibili, pubbliche e private, su Taranto, richiedendo una presenza minoritaria dello Stato nel capitale dell'ex Ilva, per garantire la realizzazione del piano industriale e raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione. Durante l'assemblea 2024, oltre agli interventi istituzionali, si è tenuto un confronto con i settori collegati, tra cui automotive, meccanica, costruzioni e legno, con l'obiettivo di rafforzare la collaborazione tra queste filiere. Hanno partecipato al dibattito **Roberto Vavassori di Anfia**, **Corrado La Forgia di Federmeccanica**, **Paola Marone di Federcostruzioni** e **Claudio Feltrin di FederlegnoArredo**.

**PROTEZIONE E SICUREZZA SEMPRE
CON LE NOSTRE SOLUZIONI DI
CYBER SECURITY**

SCOPRI DI PIÙ

**W3
BUSINESS**

**PROTEZIONE E SICUREZZA SEMPRE
CON LE NOSTRE SOLUZIONI DI
CYBER SECURITY**

SCOPRI DI PIÙ

**W3
BUSINESS**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

pneurama

- PRODOTTI
- MERCATO
- DISTRIBUZIONE
- INDUSTRY
- ASSISTENZA
- ALTRO
- MAGAZINE
- ARCHIVIO

Autopromotec Talks, il settore automotive alle prese con sostenibilità e competitività

26 settembre 2024



Si è svolto ieri, nella sede dell'Automobile Club di Milano, il primo dei cinque incontri "Autopromotec Talks" promossi dagli organizzatori della rassegna internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico come tappa di avvicinamento della 30° edizione di Autopromotec, in programma a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025.

All'incontro, dal titolo "Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto", hanno partecipato alcuni tra i più accreditati player del settore aftermarket. Il tema della sostenibilità è stato affrontato andando oltre il dibattito sull'elettrificazione ma esplorando come l'industria automobilistica si stia muovendo, a volte silenziosamente ma con determinazione, verso una produzione più sostenibile. Ma che cos'è la sostenibilità? L'ONU nel 1972 ha definito la sostenibilità come la condizione di uno sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente, senza compromettere la possibilità per le generazioni future di fare altrettanto con i propri; mentre la Ellen MacArthur Foundation, che ogni anno organizza il Circular Economy



ARGOMENTI

Prodotti

Mercato

Distribuzione

Industry

Assistenza

Ambiente

Normativa

Motorsport

Fiere ed eventi

Formazione

Ricostruzione

Associazioni

Dai lettori

TAG

pneumatici | Unrae | Pirelli | auto | analisi tecnica | Continental | Bridgestone | Goodyear | Hankook | Centro studi Promotor

MAGAZINE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Summit, definisce l'economia circolare come "Un'economia pensata per potersi rigenerare da sola. Un sistema in cui tutte le attività, a partire dall'estrazione e dalla produzione, sono organizzate in modo che i rifiuti di qualcuno diventino risorse per qualcun altro". **Pietro Meda, vicepresidente vicario di Automobile Club Milano** ha aperto i lavori sottolineando come "Parlare di mobilità significa parlare di economia circolare. Oggi il faro della mobilità è acceso solo su una fascia dell'insieme del ciclo produttivo e post produttivo, ma questa fascia di aziende ha alle spalle un'intera famiglia, la filiera. Comprendere la mobilità significa quindi non poter prescindere dall'economia circolare che la rappresenta e che è formata da tutti i partecipanti alla produzione e post produzione. Oggi Automobile Club Milano, la casa degli automobilisti, vuole essere la casa della famiglia che crea la mobilità: sia di quella sotto i riflettori più luminosi sia di quella meno gettonata". Questi concetti sono stati il fil rouge degli interventi che partendo da esempi concreti e reali ci hanno illustrato come l'industria automotive stia già facendo passi avanti importanti verso la sostenibilità, dalla produzione dei componenti alla gestione del post-vendita. Tuttavia, questi sforzi spesso restano nascosti agli occhi del consumatore.

Gianmarco Giorda, direttore generale Anfia, ha ricordato i numeri dell'"Impresa della sostenibilità": i produttori di automobili in Ue nel 2023, rispetto al 2005, hanno ridotto l'energia impiegata per la produzione del 15% per unità prodotta, hanno ridotto le emissioni di CO2 per unità prodotta di oltre la metà, hanno ridotto l'utilizzo di acqua per unità prodotta di circa la metà e hanno ridotto i composti organici volatili (VOC) per unità prodotta di oltre la metà (fonte: Acea) e che il 90% dei costi di produzione (e quindi del valore) di un veicolo elettrico deriva dai suoi componenti (fonte: Clepa) mentre il tasso di riciclaggio dell'acciaio nel settore automobilistico supera l'80% (perché questo metallo può essere riciclato indefinitamente senza perdere le sue proprietà meccaniche). Il riciclo dell'acciaio richiede un dispendio energetico significativamente inferiore rispetto alla produzione di acciaio vergine, con una riduzione del consumo energetico fino al 75%. Questo si traduce in minori emissioni di CO2 e in una riduzione dell'impatto ambientale complessivo del settore industriale (fonte: Aci). Dopo un inquadramento istituzionale del tema, sono state le imprese a raccontare il loro approccio e i loro risultati, nonché le strategie in attuazione. Prima è stata Michelin con l'intervento di **Matteo De Tomasi, presidente e amministratore delegato Michelin italiana**. De Tommasi ha sottolineato come i pneumatici siano un ottimo esempio, quasi insospettabile perché poco conosciuto, di economia circolare e di sostenibilità. In Europa, grazie alle varie normative in vigore nei diversi paesi, quasi il 100% dei pneumatici a fine vita viene recuperato e destinato ad altri impieghi. La tecnologia nell'ambito del trattamento dei pneumatici a fine vita si sta sviluppando rapidamente consentendo di produrre nuovi materiali che possono essere utilizzati per diversi impieghi tra i quali la fabbricazione di nuovi pneumatici. Un esempio molto concreto è l'utilizzo del Carbon Black riciclato al posto del Carbon Black tradizionale di origine fossile nella produzione di pneumatici nuovi. La tecnologia evolve più in fretta delle leggi e dei regolamenti che oggi limitano ancor l'utilizzo di materiali riciclati nei processi produttivi. Michelin è fiduciosa che nel prossimo futuro la percentuale di prodotti riciclati o provenienti da fonti rinnovabili utilizzabile nella fabbricazione di pneumatici nuovi possa aumentare rapidamente raggiungendo il 100%.

Gianluca Meschi, amministratore delegato Washtec ha ricordato come l'utilizzo delle risorse idriche sia un tema di crescente importanza in molti settori industriali, e

pneurama



Novità e innovazioni che rendono più semplice la vita dell'autoriparatore



l'autolavaggio automatico non fa eccezione. Durante la Giornata mondiale dell'acqua del marzo scorso la Commissione globale sull'economia dell'acqua ha pubblicato un nuovo report: entro la fine del decennio, a livello globale, la domanda di acqua dolce supererà del 40% la sua disponibilità. E sarà solo colpa dell'uomo. Implementando i sistemi di riciclo, gli autolavaggi automatici possono ridurre il consumo di acqua fino al 85%, che vorrebbe dire utilizzare meno acqua fresca di una lavatrice o di una doccia di 5 minuti. Il riciclo dell'acqua negli autolavaggi automatici rappresenta una strategia vincente sotto molteplici aspetti: riduce il consumo di una risorsa sempre più preziosa, diminuisce l'inquinamento, genera risparmi significativi sui costi operativi, e migliora l'immagine aziendale. In un contesto in cui la sostenibilità sta diventando un imperativo etico e commerciale, investire nel riciclo dell'acqua è una scelta lungimirante per il futuro del settore degli autolavaggi. **Federica Bertoldi, responsabile comunicazione Lkq Rhiag** ha ricordato come "Riparo, Riciclo, Riuso, Rigenere: 4 R da non dimenticare" siano piccoli gesti quotidiani da cui partire per costruire una strategia di sostenibilità che si muova lungo tre direttrici: sviluppo delle nostre persone, supporto alle comunità in cui operiamo e rispetto e salvaguardia dell'ambiente. La sostenibilità non è solo una scelta etica, ma rappresenta un nuovo modello strategico per migliorare la competitività e il successo a lungo termine delle aziende. Riparazione, ovvero ripristinare il corretto funzionamento di un veicolo e consentirgli di tornare in sicurezza su strada è già di per sé un'attività più sostenibile che comprare un'auto nuova. Ma è proprio su attività di recupero, riuso e rigenerazione che l'approccio circolare è evidente ed è su questi modelli operativi che LKQ ha fondato la sua identità di impresa quando 25 anni fa ha avviato la sua attività come dismantler e recycling.

Massimo Greggio, amministratore delegato USI Italia, ci ha portato alla scoperta della verniciatura e di come si possa essere più sostenibili anche nel settore della carrozzeria. Secondo i dati forniti da Terna, la società che gestisce la rete elettrica nazionale, tra gennaio e giugno in Italia la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili ha segnato un +27,3% rispetto allo stesso periodo del 2023. Più efficienza nella produttività, riduzione degli sprechi e ottimizzazione dell'uso delle risorse naturali significa anche un maggior contributo in termini di sostenibilità ambientale delle imprese. Le fasi di verniciatura ed essiccazione in forno sono energivore, perché la prima prevede il riscaldamento di aria a circa 25°C, e la seconda, l'essiccazione, prevede di portare la temperatura fino ad 80°C: per ottimizzare l'efficienza dei consumi, è stato introdotto il controllo delle cabine di verniciatura con dei PC industriali in ambiente Windows. Da qui è stato sviluppato un software che oggi è talmente avanzato che può guidare in modo semplice e intuitivo il verniciatore nelle varie fasi suggerendo il miglior ciclo di lavoro in base al numero ed ai pezzi che deve lavorare e alla vernice che impiega, senza necessità di ulteriori fasi o lavorazioni. È quindi intervenuto **Marco Seimandi, vicepresidente Westport Fuel Systems Italia**, che ha portato all'attenzione del pubblico le soluzioni già disponibili o di facile implementazione per alimentare le automobili dotate di motori a combustione interna, con carburanti "diversamente sostenibili", in primis i bio-carburanti gassosi ma più in generale qualunque altra forma di bio-carburante.

A chiudere l'appuntamento è intervenuto **Renzo Servadei, amministratore delegato Autopromotec** che ha invitato i presenti "a guardare oltre la superficie, con una prospettiva diversa, che non sottovaluti l'impatto nascosto della produzione e allo stesso tempo valorizzi la riparazione. Mantenendo e riparando il nostro attuale veicolo,

possiamo esercitare una forma di sostenibilità spesso trascurata. L'utilizzo di materiali rigenerati e tecniche di riparazione per minimizzare gli sprechi riduce l'impatto ambientale. Questo è particolarmente vero quando si considera l'intero ciclo di vita di un veicolo. La strada verso una vera sostenibilità non passa solo attraverso l'acquisto di nuove tecnologie, ma nel massimizzare l'uso di ciò che già possediamo". Il ciclo di appuntamenti Autopromotec Talks proseguirà nei prossimi mesi, fra i temi: Intelligenza artificiale, data act, Made in Italy, racing e sicurezza.

ACI Autopromotec

CONDIVIDI SU



TI POTREBBE INTERESSARE ANCHE



Autopromotec Talks: al via un ciclo di incontri tematici in vista dell'edizione 2025

20 settembre 2024

Sostenibilità, AI, Data Act, Made in Italy e racing al centro dei cinque appuntamenti dedicati all'innovazione e al futuro del settore automotive.

ACI: in crescita a luglio il mercato dell'usato, forte balzo delle radiazioni per l'effetto eco-bonus

27 agosto 2024

I passaggi di proprietà delle quattro ruote crescono del 16% a luglio, le radiazioni a +49,6% rispetto a luglio 2023



ACI: l'auto usata cresce ancora a giugno, ma aumentano anche le radiazioni (+12,3%)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

10 luglio 2024

Per ogni 100 autovetture nuove ne sono state vendute 157 usate nel mese di giugno e 181 nel primo semestre dell'anno



CHI SIAMO



CONTATTI



MEDIA KIT



LINK UTILI

Pneurama: la rivista professionale del pneumatico e dintorni in 6D - CF/P.IVA IT01805931209 - R.E.A. BO n. 390568 - Capitale Sociale € 52.000 int. vers.

[Privacy Policy](#) - [Cookie Policy](#) - [Note Legali](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



L'uragano Helene filmato dalla Stazione Spaziale VIDEO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Da DiCaprio a JLo, tremano i vip per l'arresto di Sean Combs



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Spoleto e la valle dei Castelli di Balano in arancione per il Pumpkin Umbria



Servizio civile universale, con i progetti Amesci 2.742 volontari in campo



Il 30 settembre è il Chewing Gum Day

Temi caldi Libano Rai Luna Rossa Sinner Europa League / **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga :

Autopromotec Talk, gli approfondimenti sul tema sostenibilità

Servadei ad, 'serve massimizzare uso di ciò che già possediamo'

ROMA, 27 settembre 2024, 13:37
Redazione ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



↑ Renzo Servadei, ad Autopromotec © ANSA/Autopromotec

Ha preso il via con l'evento svoltosi nella sede storica dell'Automobile Club di Milano il ciclo di incontri Autopromotec Talks che vertono e verteranno sui temi collegati ai settori e alle tecnologie presenti alla 30ma edizione di Autopromotec, in programma a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025. Con il titolo 'Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto' numerosi e qualificati esperti hanno approfondito i temi che - partendo da energia, risparmio delle risorse, rigenerazione, circolarità e ottimizzazione dei cicli produttivi - riguardano appunto l'argomento sostenibilità che, l'ha definita così il Circular Economy Summit, è 'un'economia pensata per potersi rigenerare da sola'.

Pietro Meda, vicepresidente vicario di Automobile Club Milano, ha aperto i lavori sottolineando che "parlare di mobilità significa parlare di economia circolare.ma ciò non può prescindere dal fatto che è formata da tutti i partecipanti alla produzione e post produzione". A sua volta Gianmarco Giorda, direttore generale ANFIA, ha sottolineato come l'industria dell'automobile sia virtuosa in tema di sostenibilità, con una riduzione del 15% (nel 2023 rispetto al 2005) dell'energia impiegata per unità prodotta, del 50% le emissioni di CO2, di circa il 50% quello di acqua e di oltre il 50% i composti organici volatili (VOC). Particolarmente virtuoso l'impiego dell'acciaio che è riciclato per oltre l'80% con una riduzione del consumo energetico fino al 75%. Dal tema del riciclaggio dei pneumatici a fine vita che - ha detto Matteo De Tomasi, presidente e ad Michelin Italiana - "punta assieme a materiali provenienti da fonti rinnovabili ad aumentare rapidamente raggiungendo il 100%" si è passati l'intervento di Gianluca Meschi, ad di Washtec che ha ricordato come l'utilizzo delle risorse idriche, di crescente importanza in molti settori industriali, lo è egualmente nel settore degli autolavaggi automatici.

Le quattro R da non dimenticare (Riparo, Riciclo, Riuso, Rigenero) sono state al centro dell'intervento di Federica Bertoldi, responsabile comunicazione LKQ RHIAG mentre Massimo Greggio, ad di USI Italia, ha

spiegato come anche la verniciatura possa essere più sostenibile con riduzione degli sprechi e ottimizzazione dell'uso delle risorse naturali. Il tema dell'impiego di carburanti 'diversamente sostenibili' - come i bio-carburanti gassosi e più in generale qualunque altra forma di carburante di origine bio - è stato invece affrontato da Marco Seimandi, vicepresidente Westport Fuel Systems Italia.

A chiudere l'appuntamento è intervenuto Renzo Servadei, ad Autopromotec che ha invitato i presenti "a guardare oltre la superficie, con una prospettiva diversa, che non sottovaluti l'impatto nascosto della produzione e allo stesso tempo valorizzi la riparazione". "Mantenendo e riparando gli attuali veicoli -ha ribadito - possiamo esercitare una forma di sostenibilità spesso trascurata. L'utilizzo di materiali rigenerati e tecniche di riparazione per minimizzare gli sprechi riduce l'impatto ambientale". "Questo è particolarmente vero quando si considera l'intero ciclo di vita di un veicolo. La strada verso una vera sostenibilità non passa solo attraverso nuove tecnologie, ma nel massimizzare l'uso di ciò che già possediamo".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

12:14

Il Papa in Belgio, gli abusi sono una vergogna, chiedo perdono

12:02

Mattarella, pace non vuol dire sottomissione

11:27

Mattarella, con Macron i rapporti Roma-Berlino non cambiati

11:21

Steinmeier, Italia e Germania salde al fianco dell'Ucraina

11:21

Bozza di, stretta su aerei ong che cercano migranti

Video >

Mattarella, Germania partner imprescindibile per l'Italia



Le batterie delle auto elettriche sono un problema per lo smaltimento?



Carlos Tavares al Volante della Nuova Lancia Ypsilon Rally4 HF a Balocco

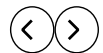


Mercedes-Benz, Classe G elettrica mostra i muscoli nelle cave di Carrara



Suzuki al Salone dell'Auto di Torino 2024

Iscriviti alle newsletter



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Fiere, a Piacenza presentata T3-Truck Tyre Trailer

In programma dal 17 al 19 ottobre 2024 nei padiglioni del Piacenza Expo. 27 settembre 2024 | 15.16 LETTURA: 4 minuti È stata presentata oggi nella Sala Consiliare del Comune di Piacenza la 1ª edizione del T3-Truck Tyre Trailer (acronimo di Camion, Pneumatici e Rimorchi) l'innovativa fiera italiana dedicata alle tecnologie, ai mezzi e veicoli per il trasporto stradale, pesante e leggero, agli allestimenti, ai rimorchi e ai semirimorchi, agli pneumatici e alla componentistica, i prodotti e i servizi per la filiera dei mezzi di trasporto in programma dal 17 al 19 ottobre 2024 nei padiglioni del Piacenza Expo. A introdurre la manifestazione, la Sindaca di Piacenza, Katia Tarasconi, il giornalista di Allestimenti&Trasporti, Gianenrico Griffini, il Presidente di Piacenza Expo, Giuseppe Cavalli e Fabio Potestà, Direttore di Mediapoint & Exhibitions. Come ha sottolineato la sindaca Tarasconi "la posizione geografica di Piacenza è notoriamente strategica come snodo cruciale di collegamento tra il nord e il centro-sud del Paese, ha spiegato la sindaca Tarasconi, Nel nostro territorio, ad esempio, passano due tra le principali autostrade italiane (l'A1 Milano-Bologna-Napoli, e l'A21 Torino-Piacenza-Brescia), senza contare la via Emilia e le altre importanti arterie stradali. Ciò rende Piacenza un capoluogo naturalmente votato alla logistica, un'industria strettamente legata a quella dei trasporti. Ospitare nella nostra fiera una tre giorni dedicata interamente a questo mondo, che è composto di professionalità e tecnologie sempre più d'eccellenza, ci rende orgogliosi e contribuisce a rendere il nostro territorio un polo di riferimento a livello nazionale, e non solo, per l'intero settore. Un ecosistema quello dell'automotive che sta affrontando la gigantesca sfida della riconversione energetica. E proprio la decarbonizzazione sarà uno dei temi portanti della manifestazione. L'industria automotive e il mondo del trasporto su gomma si confrontano con trasformazioni epocali sotto il profilo economico e dal punto di vista tecnologico. Il T3 di Piacenza vuole proporre al pubblico degli operatori veicoli, soluzioni e servizi a valore aggiunto per affrontare con successo la transizione, non solo energetica, in atto nel comparto", commenta Griffini. Nelle intenzioni di Mediapoint & Exhibitions il T3-Truck-Tyre-Trailer, rappresenta l'ideale punto di sintesi di due affermatissime manifestazioni organizzate dalla società genovese: il GIS - le Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali e Hydrogen expo, la tre giorni dedicata alla filiera italiana dell'idrogeno appena conclusasi, sempre nei padiglioni del Piacenza Expo, che ha totalizzato 200 espositori e oltre 6.000 visitatori qualificati, molti dei quali provenienti anche dal mondo dei trasporti. Non poteva che andare in scena a Piacenza Expo - società che ha il compito di contribuire alla crescita del tessuto produttivo piacentino il nuovo evento fieristico specialistico dedicato ai veicoli e ai mezzi per il trasporto stradale. Un evento, sottolinea il Presidente di Piacenza Expo, Giuseppe Cavalli, figlio del know-how e della professionalità di Mediapoint & Exhibitions, che da anni collabora concretamente con la nostra società. Un evento innovativo perfettamente in linea con la nuova programmazione che, dalle ultime stagioni, sta caratterizzando il nostro calendario fieristico. Piacenza è da sempre la capitale italiana dell'autotrasporto e, da oltre un decennio, anche uno dei più importanti centri logistici di tutta Europa. Sono certo che T3 contribuirà non solo al miglioramento di questo importante comparto dell'economia piacentina, ma offrirà anche importanti soluzioni innovative per il mercato nazionale e internazionale del trasporto stradale. Ringrazio Mediapoint, e in particolare Fabio Potestà, per aver consolidato la collaborazione con Piacenza Expo con questo innovativo evento fieristico. Il lancio di un nuovo evento fieristico afferma Fabio Potestà di Mediapoint & Exhibitions è sempre un'impresa coraggiosa che sembrerebbe addirittura temeraria per una manifestazione dedicata ai mezzi di trasporto in un anno nel quale erano già stati calendarizzati altri eventi dedicati al suddetto comparto. Abbiamo, comunque, voluto procedere in questa direzione, ritenendo il format di tutti gli eventi specialistici di nostra organizzazione più consono alle esigenze del mercato che richiede manifestazioni mirate, di breve durata e dai costi contenuti. In questa nostra decisione, ha certamente influito il ruolo di Piacenza che è notoriamente uno dei centri nevralgici più importanti (anche a livello europeo) della logistica e dell'autotrasporto. Nonostante si tratti di un debutto, questa 1ª edizione del T3 si è vista riconoscere i patrocini del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Anas, della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Piacenza, nonché di alcune delle principali associazioni di categoria, come **Anfia-Associazione** Nazionale Filiera Industria Automobilistica, Aite-Associazione Italiana Trasporti Eccezionali, Fai-Federazione Autotrasportatori Italiani, Fedespedi-Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, Assodimi/Assonolo, Fite-Federazione Italiana Trasporti Eccezionali e Confcooperative. Parte integrante e imprescindibile della tre giorni piacentina del T3 sarà il palinsesto di convegni, seminari tecnici e conferenze, organizzato con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del



settore. "Come nostra consolidata tradizione - conclude Potestà - nella serata di Venerdì 18 Ottobre è in programma il T3 by Night, l'apertura serale del quartiere fieristico durante la quale gli espositori potranno incontrarsi tra loro e, ovviamente, con gli ospiti che inviteranno, gustando le golosità eno-gastronomiche piacentine, ma anche fruendo di intrattenimenti a sorpresa in un'atmosfera conviviale e rilassata". Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

Il comparto Automotive, sollecitazioni con l'obiettivo puntato sul futuro



PAGINA XIV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Facciamo Industria

Un settore portatore di crescita
Il Pti regola ancora
soddisfazioni, ma
restano le incognite

SAE INARIE
La transizione è il motore di futuro.
SA Finance facilita il tuo presente.

**L'automotive resta in frenata
e va in pressing per il futuro**

**Svolta elettrica:
l'Ue non frena, anzi
tira ad accelerare**

**NUOVA CORSA
FAI IL PIENO DI
INCENTIVI
DA 11.900 €**

YES

BOCCIO, CARLO

089849

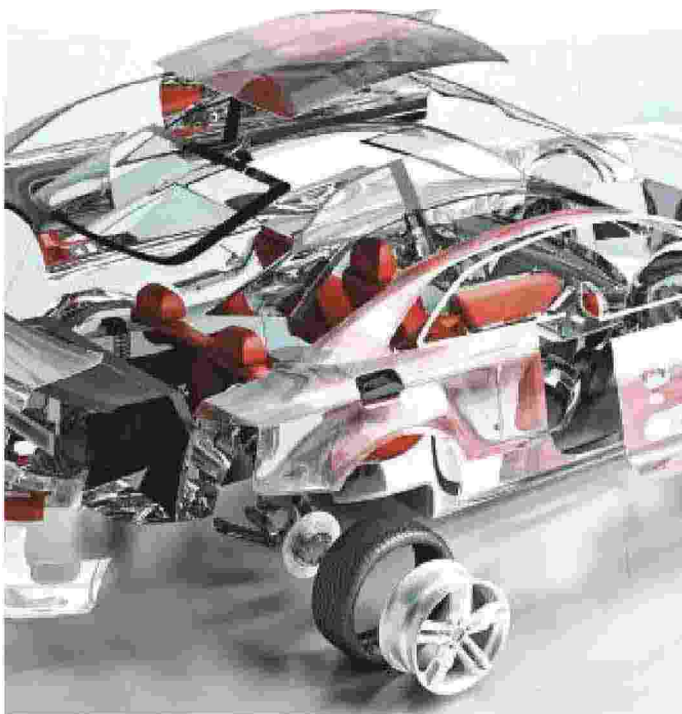
Il quadro - Produzione ancora in calo nel Paese e nuove richieste alla politica

L'automotive resta in frenata e va in pressing per il futuro

» A luglio 2024, come testimoniano i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 24,8% su base annua, mentre da gennaio c'è un -17,6%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 35,1% a luglio e diminuisce del 21,8% nei sette mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cresce del 10,3% nel mese e del 12,9% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 20,1% a luglio e del 18,3% nei sette mesi.

Il pressing

In base ai dati preliminari di Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture a luglio 2024 ammonta a circa 23mila unità, in calo del 54,7% su luglio 2023. Nel cumulato dei sette mesi, invece, sono state prodotte 225mila autovetture, in diminuzione del 35,5% tendenziale. Il comparto si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a luglio 2024 rispetto ai livelli del settimo mese del-



Il settore automotive torna in pressing per il futuro

Il comparto auspica l'attuazione delle proposte fatte al Tavolo del Mimit per rilanciare i volumi

lo scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude a -3,3% nel mese e a -3,2% da gennaio confrontati con gli analoghi periodi del 2023. «Auspichiamo che l'attuazione delle misure proposte nell'ambito dei lavori del Tavolo Sviluppo Automotive del MIMIT possa dare concretezza, tra gli altri obiettivi, ad un progressivo incremento dei volumi

produttivi nazionali, garantendo anche un fattivo coinvolgimento della componentistica italiana e del suo potenziale di innovazione in questo processo di rilancio», ha sottolineato Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia.

Nel periodo gennaio-maggio 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 1,7 miliardi di euro, mentre l'import si attesta a 3,1 miliardi di euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,4%, seguiti da Germania (15,4%) e Francia (11,5%).

Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 2,2 miliardi di euro, con un saldo positivo di 622 milioni di euro. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 18,8% a giugno (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 20,2% e di una estera a -17,4%. Nei primi sei mesi del 2024, il fatturato cala invece del 9,1% (-13,7% il fatturato interno e -4,5% quello estero).

Numeri che confermano le difficoltà con le quali il comparto a livello nazionale è ancora costretto a fare i conti.

Le immatricolazioni - Tra gennaio e agosto '24 c'è un +3,8% tendenziale

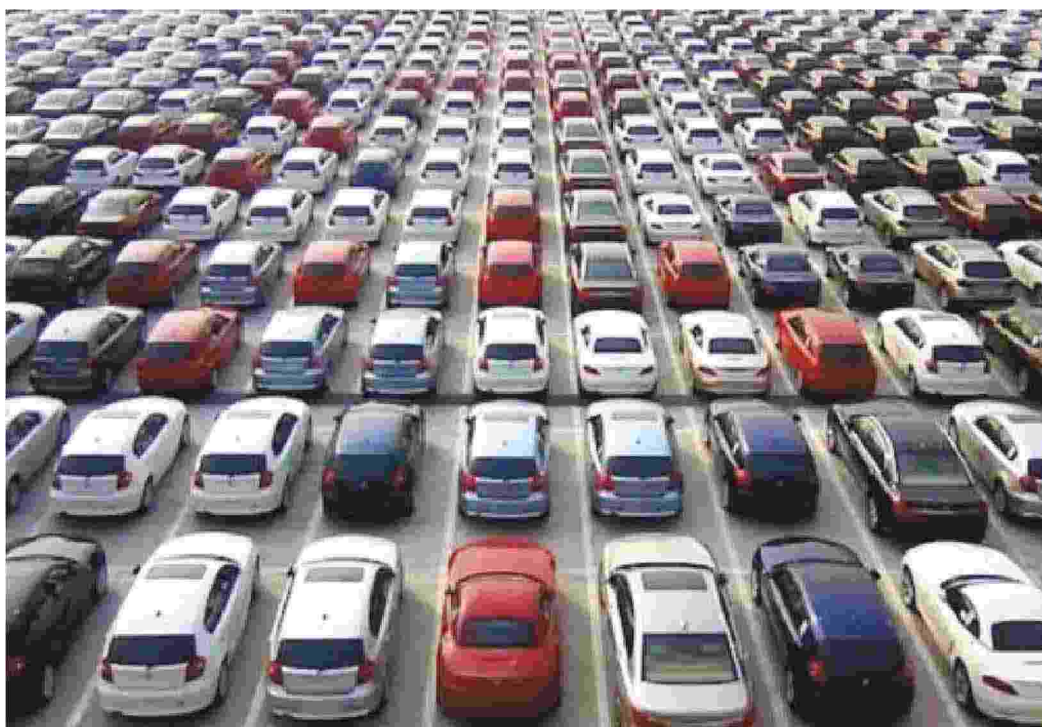
Auto, finito l'effetto incentivi Ma il mercato rimane positivo

»» L'effetto incentivi sul mercato dell'auto è finito. Dopo la crescita del 15% a giugno e del 4,7% a luglio, le immatricolazioni sono in calo del 13,4% nel mese di agosto, anche a causa delle due giornate lavorative in meno rispetto a un anno fa. Il risultato degli otto mesi dell'anno - come emerso dai dati diffusi dal Mit - resta comunque positivo, a quota 1.080.447, in crescita del 3,8% sull'analogo periodo del 2023.

Valutazioni e prospettive

Per il Centro Studi Promotor «i livelli del 2019 sembrano restare un miraggio per il mercato italiano e sono invece il primo obiettivo da superare». Per il presidente Gian Primo Quagliano i dati di agosto confermano la situazione di grave difficoltà per il mercato dell'auto italiano penalizzato dai forti aumenti dei prezzi delle vetture e da una transizione energetica che si rivela sempre più difficile».

Anche per l'Anfia «siamo di fronte a un insieme di fattori che ci distanziano, quindi, dagli ambiziosi obiettivi, espressi recentemente nel Pniec, necessari a raggiungere i target europei di decarbonizzazione della mobilità». Il presidente dell'Unrae, Michele Crisci ritiene urgente «che venga definita quanto prima la strategia del



Luci e ombre sul mercato dell'auto in Italia, anche per la fine dell'effetto-incentivi

I livelli raggiunti nel 2019 sembrano restare un miraggio per il comparto a livello nazionale

governo per accompagnare la transizione energetica del settore. Tra le priorità - spiega - è fondamentale che i 240 milioni di fondi residui degli incentivi 2024 vengano resi disponibili ben prima della fine dell'anno, per rifinanziare le dotazioni esaurite della fascia 0-20 g/Km di anidride carbonica. Inoltre, è necessario il recupero di ulteriori 250 milioni di euro (parte del

miliardo previsto per il 2025) sottratti dal DI Coesione».

Per Federauto, la federazione dei concessionari, «oltre alla definizione di nuovo schema di sostegno alla domanda di veicoli elettrici e a basse emissioni inquinanti, così come anticipato dal Mimit durante il Tavolo Automotive resta centrale la revisione strutturale della fiscalità per le auto aziendali».



L'assemblea nazionale di Federacciai in città

La crisi morde la siderurgia Gozzi: ma siamo campioni mondiali dell'acciaio green

Vicenza per un giorno capitale dell'acciaio. Ieri la Sala Palladio della fiera ha ospitato l'assemblea nazionale

di Federacciai, per la prima volta lontana da Milano. Il presidente Antonio Gozzi ha ragionato sulle sfide -

bassa domanda, costi alti e concorrenza cinese - ma anche sui punti di forza: «Noi i campioni mondiali dell'ac-

ciaio green». Presene anche il ministro Pichetto Fratin che ha rilanciato sul nucleare. **BONACINI, BASSAN** PAG.10,11



L'assemblea Gli imprenditori riuniti a Vicenza SERVIZIO COLORFOTO ARTIGIANA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Federacciai

La siderurgia cuore dell'industria lancia la sfida

• L'assise della Federazione ha portato per la prima volta in città i rappresentanti di un settore da oltre 50 miliardi di euro
Il ministro Pichetto Fratin: «Nel 2050 la domanda di energia sarà doppia. Avanti con il nucleare, le rinnovabili non danno continuità»

MARIA ELENA BONACINI

Vicenza per un giorno capitale dell'acciaio. Ieri la Sala Palladio della fiera ha ospitato l'assemblea nazionale di Federacciai, per la prima volta tenutasi lontano da Milano. Un momento significativo, che ha portato a Vicenza i giganti del settore, in un periodo di forti sfide, a causa della situazione mondiale, ma anche dei tanti regolamenti europei dei quali l'associazione auspica la modifica da parte del nuovo parlamento dell'Ue. Ad aprire i lavori i due "padroni di casa", la presidente di Confindustria Vicenza Laura Dalla Vecchia e il sindaco Giacomo Possamai, che ha ricordato come la forza di questo territorio venga «dalla vocazione manifatturiera. Garantiamo un futuro al Paese se mettiamo la manifattura in grado di restare qui». Un punto su cui non può che concordare il presidente di Federacciai, Antonio Gozzi, che ha illustrato una situazione non facile, sia a causa del contesto geopolitico ed economico mondiale, sia per quella che ha definito «lo spirito anti-industriale che ha permeato molte delle politiche europee degli ultimi anni», sottolineando però anche il grande impegno delle imprese italiane verso la decarbonizzazione.

I ministri

Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, nella sua relazione è partito proprio da quest'ultimo punto. «In questo settore siamo il secondo produttore

dietro la Germania, con una sfida fortissima sulla decarbonizzazione. Avere una percentuale molto alta significa aver creato un circolo virtuoso, ma il primo che ci arriva a prezzi competitivi è quello che vince la partita. L'impegno del Governo è accompagnare questo percorso». Tra le questioni richiamate dal ministro l'Ilva, ma anche la sfida energetica, per arrivare alla parità con i partner europei, garantendo sicurezza e tranquillità, come fatto importando gas da Algeria e Azerbaijan. «Le rinnovabili – ha aggiunto – non danno continuità. Dobbiamo andare avanti sul percorso sul mononucleare, perché al 2050 la domanda di energia sarà doppia». Non presente in sala, ma solo con un messaggio video Adolfo Urso, ministro per le Imprese e il made in Italy, che da Strasburgo ha assicurato di essere «al fianco alle aziende dell'automotive, siderurgia e chimica, campi in cui bisogna rivedere il Green Deal», annunciando anche l'impegno per «giungere al divieto di export di materiali ferrosi dall'Europa, fondamentali per garantire la tecnologia green e l'economia circolare». Non è

invece riuscita a collegarsi Anna Maria Bernini, ministro dell'Università e della ricerca.

Il futuro dell'industria italiana

Non solo acciaio nel pomeriggio vicentino. L'associazione, infatti, ha messo a confronto i rappresentanti di quattro settori "utilizzatori": Claudio Feltrin di FederlegnoArredo, Corrado La Forgia di Federmeccanica, Paola Marone di

Federcostruzioni e Roberto Vavassori di Anfia, concordi sulle difficoltà causate dai regolamenti europei nei diversi settori. E se Marone ha caldeggiato il mantenimento del taglio del cuneo fiscale e misure per il lavoro femminile «ma anche la messa in sicurezza del territorio, da un punto di vista geologico, sismico e dell'efficiamento energetico», Vavassori ha chiesto l'istituzione di «zone economiche speciali sperimentali» e Feltrin che il Pnrr sia «applicato in maniera commisurata alle cose. Tagliando i pioppi del Delta del Po per ottenere una tranche da 380 milioni si mette in crisi una filiera da un miliardo». Guarda alle aziende, invece, La Forgia: «Le imprese hanno investito in macchinari, ora dobbiamo connetterli, usare i dati e digitalizzare la produzione».

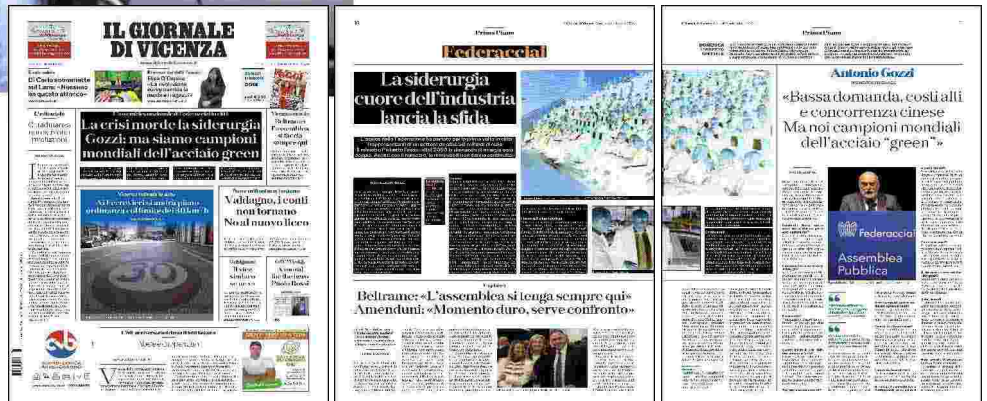
Il presidente Orsini
«Gli investimenti tecnologici rischiano di essere vanificati, dobbiamo lavorare con i nostri parlamentari»

Confindustria

In chiusura il presidente di Confindustria Emanuele Orsini ha spaziato dagli investimenti tecnologici delle aziende, «che rischiano di essere vanificati, per questo dobbiamo lavorare con i nostri parlamentari», al Piano casa «per il quale serve un atto di responsabilità da parte di tutti, affinché sia facilmente attuabile». E, soprattutto, l'energia nucleare «che non è più quella dei grandi impianti, li troviamo noi i luoghi, li mettiamo nelle nostre imprese. Abbiamo 70 aziende leader del settore. Il rilancio richiede sperimentazione, ma bisogna fare presto».



Il ministro Pichetto Fratin



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Anfia, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024

TELEBORSA

Publicato il 27/09/2024
Ultima modifica il 27/09/2024 alle ore 16:43



Nei primi sei mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+6,8% rispetto ai primi sei mesi del 2023). Sia il comparto dei veicoli industriali che il comparto delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +6,0% e +12,7%).

Al contrario, l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi sei mesi del 2023, -15,8%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato, 2024 cala dell'1,0%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 21,0%. Il saldo è negativo per circa 9,9 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 776 milioni per i veicoli industriali. È quanto emerge dal focus di Anfia sul trade automotive a giugno.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,5% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel periodo gennaio-giugno del 2024, il 60,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (18,9%), seguiti da Giappone (3,8%) e Algeria (2,4%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del 7,4%, che l'export, dell' 1,8%, con un saldo positivo di circa 3,5 miliardi di euro (era di 2,9 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'Europa rappresenta il 79,1% del valore dell'import e il 79,5% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 13,7% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,6% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 24,1% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Francia e la Polonia per quanto riguarda sia le importazioni che le esportazioni.

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

02/08/2024



Automotive, a giugno crolla produzione auto in Italia

30/08/2024

Auto, a giugno produzione in Italia in calo del 25%

13/09/2024

Frenata estiva per gli autocarri, Anfia: superare politiche pubbliche discontinue

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

27/09/2024

Premia Finance, ricavi primo semestre crescono a doppia cifra

27/09/2024

Vino (Osservatorio UIV): agosto da dimenticare per i consumi USA (-8,8%)

27/09/2024

USA, Università Michigan: fiducia consumatori settembre rivista al rialzo

27/09/2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Home > Motori > Autopromotec Talks: Milano ospita il primo evento sulla sostenibilità invisibile nell'automotive

AUTO E MOTORI

A⁻ A⁺

Venerdì, 27 settembre 2024

Autopromotec Talks: Milano ospita il primo evento sulla sostenibilità invisibile nell'automotive

Il primo incontro di Autopromotec Talks ha esplorato la sostenibilità nel mondo automotive, con focus su economia circolare, rigenerazione e ottimizzazione produttiva, evidenziando le innovazioni silenziose del settore.

Iscriviti al nostro canale WhatsApp 



[Guarda la gallery](#)

Il tema della **sostenibilità** nell'industria automobilistica è stato al centro del primo incontro del ciclo **Autopromotec Talks**, svoltosi nella prestigiosa sede dell'**Automobile Club di Milano**.

Questo appuntamento segna l'inizio di una serie di eventi in vista della 30ª edizione di **Autopromotec**, che si terrà a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025.

L'incontro, intitolato "**Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto**", ha esplorato come la sostenibilità nel mondo automotive non si limiti solo al tema dell'**elettificazione**, ma coinvolga un processo più ampio di trasformazione e ottimizzazione, spesso invisibile agli occhi del consumatore. Questo percorso verso la sostenibilità si manifesta attraverso la **circolarità**, la **rigenerazione** e l'**ottimizzazione** delle risorse e dei cicli produttivi.

Sostenibilità e circolarità: un approccio sempre più presente nell'automotive

Durante l'evento, **Pietro Meda**, Vicepresidente vicario di Automobile Club Milano, ha evidenziato come il concetto di **economia circolare** sia intrinsecamente legato al settore della mobilità. Secondo Meda, l'intera filiera produttiva e post-produttiva dell'automobile deve essere coinvolta in questo processo di trasformazione verso una **mobilità sostenibile**, andando oltre i semplici riflettori puntati sui veicoli a basse emissioni.

Questo tema è stato il filo conduttore dei vari interventi che hanno toccato esempi concreti di come il settore stia facendo passi avanti verso una **produzione più sostenibile**, dalla riduzione dell'uso di risorse naturali fino all'aumento del tasso di **riciclo** dei materiali.

Gianmarco Giorda, Direttore generale di **ANFIA**, ha fornito dati significativi: rispetto al 2005, i produttori di automobili in Europa hanno ridotto del **15% l'energia** impiegata per unità prodotta, hanno dimezzato le **emissioni di CO2** per veicolo e l'uso di acqua. In particolare, il tasso di **riciclaggio dell'acciaio** nel settore automobilistico supera l'**80%**, grazie alla possibilità di riciclare questo materiale indefinitamente senza perdere le sue proprietà.

Economia circolare e innovazioni nell'aftermarket

Un esempio chiave di sostenibilità nel settore automotive riguarda i **pneumatici**, come ha spiegato **Matteo De Tomasi**, Presidente e amministratore delegato di Michelin Italiana. In Europa, quasi il **100% dei pneumatici** a fine vita viene recuperato e riutilizzato in altre applicazioni, rendendo questo settore un vero e proprio modello di **economia circolare**. La tecnologia legata al trattamento dei pneumatici usati si sta sviluppando rapidamente, permettendo di utilizzare materiali **riciclati** come il **Carbon Black** per la produzione di nuovi pneumatici.

L'importanza del risparmio delle risorse idriche

Anche l'ottimizzazione dell'uso dell'**acqua** è stata al centro del dibattito. **Gianluca Meschi**, Amministratore delegato di Washtec, ha sottolineato come l'implementazione di sistemi di riciclo negli **autolavaggi automatici** possa ridurre il consumo di acqua fino all'**85%**, contribuendo in modo significativo alla sostenibilità e riducendo l'impatto ambientale di questa attività industriale.

Riparare, riusare e rigenerare: le tre R della sostenibilità nel post-vendita

La sostenibilità non si limita alla produzione di nuovi veicoli, ma coinvolge anche il settore del **post-vendita** e della **riparazione**. **Federica Bertoldi**, Responsabile comunicazione di LKQ RHIAG, ha ricordato le **4 R** fondamentali: **Riparo, Riciclo, Riuso, Rigenero**. Questi sono pilastri cruciali per l'approccio circolare, rappresentando un vantaggio non solo in termini ambientali ma anche economici. Riparare e mantenere i veicoli già in circolazione contribuisce a ridurre gli sprechi e a massimizzare l'uso di ciò che già esiste, riducendo l'impatto ambientale complessivo.

Efficienza energetica e riduzione degli sprechi nella verniciatura

Anche la **verniciatura** dei veicoli è un processo energivoro, ma grazie a nuove tecnologie, come quelle presentate da **Massimo Greggio**, Amministratore delegato di USI Italia, è possibile ridurre i consumi energetici ottimizzando il ciclo produttivo. L'utilizzo di **PC industriali** per gestire le cabine di verniciatura permette di migliorare l'efficienza e ridurre l'uso di risorse naturali.

Carburanti sostenibili: una soluzione per i motori a combustione interna

Il tema dei **bio-carburanti** è stato affrontato da **Marco Seimandi**, Vicepresidente di Westport Fuel Systems Italia, che ha evidenziato come esistano già soluzioni alternative per rendere i **motori a combustione interna** più sostenibili, ad esempio utilizzando **bio-carburanti gassosi**. Queste soluzioni potrebbero essere una valida alternativa in attesa di una transizione completa verso l'elettrico.

Il futuro della sostenibilità nell'automotive

L'incontro si è concluso con l'intervento di **Renzo Servadei**, Amministratore delegato di Autopromotec, che ha invitato il pubblico a guardare oltre le nuove tecnologie, sottolineando l'importanza della **riparazione** e del **riuso** per una vera sostenibilità nel ciclo di vita dei veicoli.

Il ciclo di incontri **Autopromotec Talks** proseguirà nei prossimi mesi, approfondendo temi come l'**Intelligenza Artificiale**, il **Data Act**, il **Made in Italy**, il **Racing** e la **Sicurezza**.

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

ANFIA, IN AUMENTO L'IMPORT DI AUTOVEICOLI: +6,8% NEI PRIMI SEI MESI DEL 2024

teleborsa 

(Teleborsa) - Nei primi sei mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+6,8% rispetto ai primi sei mesi del 2023). Sia il comparto dei veicoli industriali che il comparto delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +6,0% e +12,7%). Al

contrario, l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi sei mesi del 2023, -15,8%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato, 2024 cala dell'1,0%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 21,0%. Il saldo è negativo per circa 9,9 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 776 milioni per i **veicoli industriali**. È quanto emerge dal focus di [Anfia](#) sul trade automotive a giugno.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da **paesi europei** (l'89,5% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel periodo gennaio-giugno del 2024, il 60,5% del totale. Tra i paesi di destinazione **extra europei**, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (18,9%), seguiti da **Giappone** (3,8%) e **Algeria** (2,4%).

Per quanto riguarda il comparto della **componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del 7,4%, che l'export, dell' 1,8%, con un saldo positivo di circa 3,5 miliardi di euro (era di 2,9 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'**Europa** rappresenta il 79,1% del valore dell'import e il 79,5% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'**Asia**, da cui l'Italia importa il 13,7% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il **Nord America**: 9,6% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 24,1% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Francia e la Polonia per quanto riguarda sia le importazioni che le esportazioni.

(TELEBORSA) 27-09-2024 16:43

Auto a guida autonoma nel cuore dell'Irpinia. App e sensori, con Borgo 4.0 cittadini attori dell'inn

Un'auto a guida autonoma percorre le strade di Lioni, nel cuore dell'Irpinia. Arriva allo step finale Borgo 4.0, la piattaforma tecnologica di partenariato pubblico-privato che sta dando vita al primo esempio italiano di smart road con strade urbane ed extraurbane intelligenti e connesse. A-mobility, tecnologie per una guida autonoma in sicurezza sviluppata nell'ambito del progetto A-Mobility, una delle sedici linee di ricerca e applicazione sperimentale di Borgo 4.0, l'auto a guida autonoma è in fase di test allo scopo di ottimizzare il riconoscimento degli scenari di traffico, interpretare le situazioni stradali in tempo reale, localizzare con sistemi avanzati la posizione del veicolo per una guida più sicura ed efficace. Le aziende partner del progetto A-Mobility (Gematica, Innovaway, Koine, Meditel, Stmicroelectronics, Test) hanno contribuito a sviluppare un sistema innovativo per il riconoscimento degli scenari di traffico, che consente ai veicoli autonomi di identificare e interpretare le diverse situazioni stradali in tempo reale. È in fase di testing un sistema di localizzazione avanzato fondamentale per una guida sicura ed efficiente. Un altro elemento cruciale del sistema è la componente di perception, che offre una comprensione contestuale dell'ambiente circostante. Questa tecnologia permette ai veicoli autonomi di percepire dettagli essenziali del contesto operativo, come pedoni, ciclisti, altri veicoli e potenziali ostacoli, migliorando significativamente la loro capacità di navigare in sicurezza. A-Mobility integra un sistema per la pianificazione e il controllo del movimento del veicolo, permettendogli di adattarsi dinamicamente allo scenario di guida. Tra app e infomobility, cittadini attori dell'innovazione La mobilità riguarda le auto e, prima ancora, le persone. A caratterizzare Borgo 4.0 è infatti anche il progetto Virgilio, orientato a realizzare un ambiente integrato nella città di Lioni in grado di fornire servizi alla cittadinanza. Tutti gli sviluppi della piattaforma Borgo 4.0 sono stati presentati nel corso di un evento di disseminazione organizzato a Lioni alla presenza di studenti, istituzioni, manager pubblici. Veloci, pratiche e creative: sono le caratteristiche delle nuove app create, tra le altre cose, nell'ambito del progetto Virgilio per consentire al cittadino di interagire con le infrastrutture installate in città. Si tratta di strumenti interattivi che permettono di conoscere gli eventi in strada e i fenomeni atmosferici in tempo reale, gestire ricariche fast presso le opportune stazioni di ricarica, ed essere sempre in contatto con la centrale operativa del corpo municipale (control room) che elabora e studia i dati provenienti dal contesto cittadino, grazie a sofisticati sistemi di Data Fusion ed evolute strumentazioni di sensoristica stradale messe a disposizione della collettività. L'azienda System Management ha realizzato l'applicazione Control Room, che funge da centro di controllo per la gestione della mobilità fornendo una mappa di Situation Awareness urbana per permettere agli operatori comunali di monitorare e gestire il traffico in tempo reale. System Management ha realizzato inoltre l'app Lioni Smart City che utilizza i dati per fornire informazioni in tempo reale su viabilità, servizi di ricarica, parcheggi, livelli di inquinamento, informazioni meteo e allerte e disponibile per ogni cittadino. Al servizio dei cittadini è stata sviluppata, dall'azienda 3F&Edin, l'applicazione Lioni For Innovation, che consente di fornire in modalità proattiva contenuti su siti di interesse culturale, logistico e commerciale grazie all'interazione con sensori multi-funzione (beacon). Netpharos ha progettato e realizzato lo Smart Totem, che, tra le varie funzioni implementate, consente di avviare una chiamata dal cittadino alla centrale operativa per la richiesta di informazioni o di aiuto. Luminosa si è occupata della fornitura e dell'installazione della stazione di ricarica elettrica. Protom ha realizzato, nell'ambito del progetto, la componente di Data Fusion, in grado di acquisire dati eterogenei provenienti dai Data Provider che interrogano in real-time fonti distribuite sul territorio del Comune di Lioni, allo scopo di generare nuova conoscenza, implementando il processo di gestione del flusso informativo dei dati in diverse fasi. La piattaforma 4.0 Promossa da Anfia, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, la piattaforma Borgo 4.0 è realizzata con il coinvolgimento di un partenariato pubblico-privato che coinvolge 54 imprese del settore, 3 Centri di Ricerca pubblici, 5 Università campane, il Cnr per complessivi 200 ricercatori coinvolti.

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A Milano il primo incontro del ciclo di eventi Autopromotec Talks

Il tema della sostenibilità è stato affrontato andando oltre il dibattito sullelettrificazione ma esplorando come lindustria automobilistica si stia muovendo, a volte silenziosamente ma con determinazione, verso una produzione più sostenibile. Ieri ha preso il via, nella prestigiosa sede dell'Automobile Club di Milano, il ciclo di incontri Autopromotec Talks che verterà sui temi caldi della 30° edizione di Autopromotec, in programma a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025. È stata loccasione per approfondire i temi più rilevanti nellambito del postvendita automotive, delineando quei macro-temi che saranno al centro della 30° edizione della Biennale, partendo da energia, risparmio delle risorse, rigenerazione, circolarità, fino allottimizzazione dei cicli produttivi, tutti esempi concreti di come lattenzione vera per la sostenibilità stia trasformando lindustria e laftermarket. Il primo incontro, dal titolo Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto ha visto protagonisti alcuni tra i più accreditati player del settore aftermarket, che hanno illustrato come il tema della sostenibilità si adatti ai loro specifici ambiti. Ma che cos'è la sostenibilità? LONU nel 1972 ha definito la sostenibilità come la condizione di uno sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente, senza compromettere la possibilità per le generazioni future di fare altrettanto con i propri; mentre la Ellen MacArthur Foundation, che ogni anno organizza il Circular Economy Summit, definisce leconomia circolare come «Un'economia pensata per potersi rigenerare da sola. Un sistema in cui tutte le attività, a partire dallestrazione e dalla produzione, sono organizzate in modo che i rifiuti di qualcuno diventino risorse per qualcun altro». Lavvocato Pietro Meda, Vicepresidente vicario di Automobile Club Milano ha aperto i lavori sottolineando come Parlare di mobilità significa parlare di economia circolare. Oggi il faro della mobilità è acceso solo su una fascia dellinsieme del ciclo produttivo e post produttivo, ma questa fascia di aziende ha alle spalle unintera famiglia, la filiera. Comprendere la mobilità significa quindi non poter prescindere dalleconomia circolare che la rappresenta e che è formata da tutti i partecipanti alla produzione e post-produzione. Oggi Automobile Club Milano, la casa degli automobilisti, vuole essere la casa della famiglia che crea la mobilità: sia di quella sotto i riflettori più luminosi sia di quella meno gettonata. Questi concetti sono stati il fil rouge degli interventi che partendo da esempi concreti e reali ci hanno illustrato come lindustria automotive stia già facendo passi avanti importanti verso la sostenibilità, dalla produzione dei componenti alla gestione del post-vendita. Tuttavia, questi sforzi spesso restano nascosti agli occhi del consumatore. Articoli Correlati Gianmarco Giorda, Direttore generale ANFIA, ha ricordato i numeri dell'Impresa della sostenibilità: i produttori di automobili in UE nel 2023, rispetto al 2005, hanno ridotto lenergia impiegata per la produzione del 15% per unità prodotta, hanno ridotto le emissioni di CO2 per unità prodotta di oltre la metà, hanno ridotto lutilizzo di acqua per unità prodotta di circa la metà e hanno ridotto i composti organici volatili (VOC) per unità prodotta di oltre la metà (fonte: Acea) e che il 90% dei costi di produzione (e quindi del valore) di un veicolo elettrico deriva dai suoi componenti (fonte: Clepa) mentre il tasso di riciclaggio dellacciaio nel settore automobilistico supera l80% (perché questo metallo può essere riciclato indefinitamente senza perdere le sue proprietà meccaniche). Il riciclo dellacciaio richiede un dispendio energetico significativamente inferiore rispetto alla produzione di acciaio vergine, con una riduzione del consumo energetico fino al 75%. Questo si traduce in minori emissioni di CO2 e in una riduzione dellimpatto ambientale complessivo del settore industriale (fonte: ACI). Dopo un inquadramento istituzionale del tema, sono state le imprese a raccontare il loro approccio e i loro risultati, nonché le strategie in attuazione. Matteo De Tomasi, Presidente e amministratore delegato Michelin Italiana ha sottolineato come i pneumatici siano un ottimo esempio, quasi insospettabile perché poco conosciuto, di economia circolare e di sostenibilità. In Europa, grazie alle varie normative in vigore nei diversi paesi, quasi il 100% dei pneumatici a fine vita viene recuperato e destinato ad altri impieghi. La tecnologia nellambito del trattamento dei pneumatici a fine vita si sta sviluppando rapidamente consentendo di produrre nuovi materiali che possono essere utilizzati per diversi impieghi tra i quali la fabbricazione di nuovi pneumatici. Un esempio molto concreto è lutilizzo del Carbon Black riciclato al posto del Carbon Black tradizionale di origine fossile nella produzione di pneumatici nuovi. La tecnologia evolve più in fretta delle leggi e dei regolamenti che oggi limitano ancor lutilizzo di materiali riciclati nei processi produttivi. Michelin è fiduciosa che nel prossimo futuro la percentuale di prodotti riciclati o provenienti da fonti rinnovabili utilizzabile nella fabbricazione di pneumatici nuovi possa aumentare rapidamente raggiungendo il 100%. Gianluca Meschi, Amministratore delegato



Washtec ha ricordato come l'utilizzo delle risorse idriche sia un tema di crescente importanza in molti settori industriali, e l'autolavaggio automatico non fa eccezione. Durante la Giornata Mondiale dell'Acqua del marzo scorso la Commissione globale sull'economia dell'acqua ha pubblicato un nuovo report: entro la fine del decennio, a livello globale, la domanda di acqua dolce supererà del 40% la sua disponibilità. E sarà solo colpa dell'uomo. Implementando i sistemi di riciclo, gli autolavaggi automatici possono ridurre il consumo di acqua fino al 85%, che vorrebbe dire utilizzare meno acqua fresca di una lavatrice o di una doccia di 5 minuti. Il riciclo dell'acqua negli autolavaggi automatici rappresenta una strategia vincente sotto molteplici aspetti: riduce il consumo di una risorsa sempre più preziosa, diminuisce l'inquinamento, genera risparmi significativi sui costi operativi, e migliora l'immagine aziendale. In un contesto in cui la sostenibilità sta diventando un imperativo etico e commerciale, investire nel riciclo dell'acqua è una scelta lungimirante per il futuro del settore degli autolavaggi. Federica Bertoldi, Responsabile comunicazione LKQ RHIAG ha ricordato come Riparo, Riciclo, Riuso, Rigenero: 4 R da non dimenticare siano piccoli gesti quotidiani da cui partire per costruire una strategia di sostenibilità che si muova lungo tre direttrici: sviluppo delle nostre persone, supporto alle comunità in cui operiamo e rispetto e salvaguardia dell'ambiente. La sostenibilità non è solo una scelta etica, ma rappresenta un nuovo modello strategico per migliorare la competitività e il successo a lungo termine delle aziende. Riparazione, ovvero ripristinare il corretto funzionamento di un veicolo e consentirgli di tornare in sicurezza su strada è già di per sé un'attività più sostenibile che comprare un'auto nuova. Ma è proprio su attività di recupero, riuso e rigenerazione che l'approccio circolare è evidente ed è su questi modelli operativi che LKQ ha fondato la sua identità di impresa quando 25 anni fa ha avviato la sua attività come dismantler e recycling. Massimo Greggio, Amministratore delegato USI Italia, ci ha portato alla scoperta della verniciatura e di come si possa essere più sostenibili anche nel settore della carrozzeria. Secondo i dati forniti da Terna, la società che gestisce la rete elettrica nazionale, tra gennaio e giugno in Italia la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili ha segnato un +27,3% rispetto allo stesso periodo del 2023. Più efficienza nella produttività, riduzione degli sprechi e ottimizzazione dell'uso delle risorse naturali significa anche un maggior contributo in termini di sostenibilità ambientale delle imprese. Le fasi di verniciatura ed essiccazione in forno sono energivore, perché la prima prevede il riscaldamento di aria a circa 25°C, e la seconda, l'essiccazione, prevede di portare la temperatura fino ad 80°C: per ottimizzare l'efficienza dei consumi, è stato introdotto il controllo delle cabine di verniciatura con dei PC industriali in ambiente Windows. Da qui è stato sviluppato un software che oggi è talmente avanzato che può guidare in modo semplice e intuitivo il verniciatore nelle varie fasi suggerendo il miglior ciclo di lavoro in base al numero ed ai pezzi che deve lavorare e alla vernice che impiega, senza necessità di ulteriori fasi o lavorazioni. È quindi intervenuto Marco Seimandi, vicepresidente Westport Fuel Systems Italia, che ha portato all'attenzione del pubblico le soluzioni già disponibili o di facile implementazione per alimentare le automobili dotate di motori a combustione interna, con carburanti diversamente sostenibili, in primis i bio-carburanti gassosi ma più in generale qualunque altra forma di bio-carburante. A chiudere l'appuntamento è intervenuto Renzo Servadei, Amministratore delegato Autopromotec che ha invitato i presenti a guardare oltre la superficie, con una prospettiva diversa, che non sottovaluti l'impatto nascosto della produzione e allo stesso tempo valorizzi la riparazione. Mantenendo e riparando il nostro attuale veicolo, possiamo esercitare una forma di sostenibilità spesso trascurata. L'utilizzo di materiali rigenerati e tecniche di riparazione per minimizzare gli sprechi riduce l'impatto ambientale. Questo è particolarmente vero quando si considera l'intero ciclo di vita di un veicolo. La strada verso una vera sostenibilità non passa solo attraverso l'acquisto di nuove tecnologie, ma nel massimizzare l'uso di ciò che già possediamo. Il ciclo di appuntamenti Autopromotec Talks proseguirà nei prossimi mesi, fra i temi: Intelligenza Artificiale, Data Act, Made in Italy, Racing e Sicurezza.

IL MATTINO

adv

Fiere, a Piacenza presentata T3-Truck Tyre Trailer

Venerdì 27 Settembre 2024, 15:16

- Piacenza, 27 set. -(Adnkronos) - È stata presentata oggi nella Sala Consiliare del Comune di Piacenza la 1^a
- edizione del T3-Truck Tyre Trailer (acronimo di Camion, Pneumatici e Rimorchi) l'innovativa fiera italiana
- dedicata alle tecnologie, ai mezzi e veicoli per il trasporto stradale, pesante e leggero, agli allestimenti, ai rimorchi e ai semirimorchi, agli pneumatici e alla componentistica, i prodotti e i servizi per la filiera dei mezzi di trasporto in programma dal 17 al 19 ottobre 2024 nei padiglioni del Piacenza Expo. A introdurre la manifestazione, la Sindaca di Piacenza, Katia Tarasconi, il giornalista di "Allestimenti&Trasporti", Gianenrico Griffini, il Presidente di Piacenza Expo, Giuseppe Cavalli e Fabio Potestà, Direttore di Mediapoint & Exhibitions.

Come ha sottolineato la sindaca Tarasconi "la posizione geografica di Piacenza è notoriamente strategica come snodo cruciale di collegamento tra il nord e il centro-sud del Paese", ha spiegato la sindaca Tarasconi, "Nel nostro territorio, ad esempio, passano due tra le principali autostrade italiane (l'A1 Milano-Bologna-Napoli, e l'A21 Torino-Piacenza-Brescia), senza contare la via Emilia e le altre importanti arterie stradali. Ciò rende Piacenza un capoluogo naturalmente votato alla logistica, un'industria strettamente legata a quella dei trasporti. Ospitare nella nostra fiera una tre giorni dedicata interamente a questo mondo, che è composto di professionalità e tecnologie sempre più d'eccellenza, ci rende orgogliosi e contribuisce a rendere il nostro territorio un polo di riferimento a livello nazionale, e non solo, per l'intero settore".

Un ecosistema quello dell'automotive che sta affrontando la gigantesca sfida della riconversione energetica. E proprio la decarbonizzazione sarà uno dei temi portanti della manifestazione. "L'industria automotive e il mondo del trasporto su gomma si confrontano con trasformazioni epocali sotto il profilo economico e dal punto di vista tecnologico. Il T3 di Piacenza vuole proporre al pubblico degli operatori veicoli, soluzioni e servizi a valore aggiunto per affrontare con successo la transizione, non solo energetica, in atto nel comparto", commenta Griffini.

Nelle intenzioni di Mediapoint & Exhibitions il T3-Truck-Tyre-Trailer, rappresenta l'ideale punto di sintesi di due affermatissime manifestazioni organizzate dalla società genovese: il GIS - le Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali e Hydrogen expo, la tre giorni dedicata alla filiera italiana dell'idrogeno appena conclusasi, sempre nei padiglioni del Piacenza Expo, che ha totalizzato 200 espositori e oltre 6.000 visitatori qualificati, molti dei quali provenienti anche dal mondo dei trasporti.

"Non poteva che andare in scena a Piacenza Expo - società che ha il compito di contribuire alla crescita del tessuto produttivo piacentino il nuovo evento fieristico specialistico dedicato ai veicoli e ai mezzi per il trasporto stradale. Un evento", sottolinea il Presidente di Piacenza Expo, Giuseppe Cavalli, "figlio del know-how e della professionalità di Mediapoint & Exhibitions, che da anni collabora concretamente con la nostra società. Un evento innovativo perfettamente in linea con la nuova programmazione che, dalle ultime stagioni, sta caratterizzando il nostro calendario fieristico. Piacenza è da sempre la capitale italiana dell'autotrasporto e, da oltre un decennio, anche uno dei più importanti centri logistici di tutta Europa. Sono certo che T3 contribuirà non solo al miglioramento di questo importante comparto dell'economia piacentina, ma offrirà anche importanti soluzioni innovative per il mercato nazionale e internazionale del trasporto stradale. Ringrazio Mediapoint, e in particolare Fabio Potestà, per aver consolidato la collaborazione con Piacenza Expo con questo innovativo evento fieristico".

"Il lancio di un nuovo evento fieristico" afferma Fabio

Potestà di Mediapoint & Exhibitions "è sempre un'impresa coraggiosa che sembrerebbe addirittura temeraria per una manifestazione dedicata ai mezzi di trasporto in un anno nel quale erano già stati calendarizzati altri eventi dedicati al suddetto comparto. Abbiamo, comunque, voluto procedere in questa direzione, ritenendo il "format" di tutti gli eventi specialistici di nostra organizzazione più consoni alle esigenze del mercato che richiede manifestazioni mirate, di breve durata e dai costi contenuti. In questa nostra decisione, ha certamente influito il ruolo di Piacenza che è notoriamente uno dei centri nevralgici più importanti (anche a livello europeo) della logistica e dell'autotrasporto".

Nonostante si tratti di un "debutto", questa 1ª edizione del T3 si è vista riconoscere i patrocini del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Anas, della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Piacenza, nonché di alcune delle principali associazioni di categoria, come [Anfia-Associazione](#) Nazionale Filiera Industria Automobilistica, Aite-Associazione Italiana Trasporti Eccezionali, Fai-Federazione Autotrasportatori Italiani, Fedespedi-Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, Assodimi/Assonolo, Fite-Federazione Italiana Trasporti Eccezionali e Confcooperative.

Parte integrante e imprescindibile della tre giorni piacentina del T3 sarà il palinsesto di convegni, seminari tecnici e conferenze, organizzato con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore.

"Come nostra consolidata tradizione - conclude Potestà - nella serata di Venerdì 18 Ottobre è in programma il T3 by Night, l'apertura serale del quartiere fieristico durante la quale gli espositori potranno incontrarsi tra loro e, ovviamente, con gli ospiti che inviteranno, gustando le golosità eno-gastronomiche piacentine, ma anche fruendo di intrattenimenti a sorpresa in un'atmosfera conviviale e rilassata".

adv

adv

Fiere, a Piacenza presentata T3-Truck Tyre Trailer

Venerdì 27 Settembre 2024, 15:16



Piacenza, 27 set. - (Adnkronos) - È stata presentata oggi nella Sala Consiliare del Comune di Piacenza la 1ª edizione del T3-Truck Tyre Trailer (acronimo di Camion, Pneumatici e Rimorchi) l'innovativa fiera italiana dedicata alle tecnologie, ai mezzi e veicoli per il trasporto stradale, pesante e leggero, agli allestimenti, ai rimorchi e ai semirimorchi, agli pneumatici e alla componentistica, i prodotti e i servizi per la filiera dei mezzi di trasporto in programma dal 17 al 19 ottobre 2024 nei padiglioni del Piacenza Expo. A introdurre la manifestazione, la Sindaca di Piacenza, Katia Tarasconi, il giornalista di "Allestimenti&Trasporti", Gianenrico Griffini, il Presidente di Piacenza Expo, Giuseppe Cavalli e Fabio Potestà, Direttore di Mediapoint & Exhibitions.

adv

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

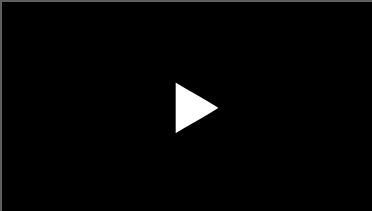
Come ha sottolineato la sindaca Tarasconi "la posizione geografica di Piacenza è notoriamente strategica come snodo cruciale di collegamento tra il nord e il centro-sud del Paese", ha spiegato la sindaca Tarasconi, "Nel nostro territorio, ad esempio, passano due tra le principali autostrade italiane (l'A1 Milano-Bologna-Napoli, e l'A21 Torino-Piacenza-Brescia), senza contare la via Emilia e le altre importanti arterie stradali. Ciò rende Piacenza un capoluogo naturalmente votato alla logistica, un'industria strettamente legata a quella dei trasporti. Ospitare nella nostra fiera una tre giorni dedicata interamente a questo mondo, che è composto di professionalità e tecnologie sempre più d'eccellenza, ci rende orgogliosi e contribuisce a rendere il nostro territorio un polo di riferimento a livello nazionale, e non solo, per l'intero settore".

Un ecosistema quello dell'automotive che sta affrontando la gigantesca sfida della riconversione energetica. E proprio la decarbonizzazione sarà uno dei temi portanti della manifestazione. "L'industria automotive e il mondo del trasporto su gomma si confrontano con trasformazioni epocali sotto il profilo economico e dal punto di vista tecnologico. Il T3 di Piacenza vuole proporre al pubblico degli operatori veicoli, soluzioni e servizi a valore aggiunto per affrontare con successo la transizione, non solo energetica, in atto nel comparto", commenta Griffini.


Nelle intenzioni di Mediapoint & Exhibitions il T3-Truck-Tyre-Trailer, rappresenta l'ideale punto di sintesi di due affermatissime manifestazioni organizzate dalla società genovese: il GIS - le Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali e Hydrogen expo, la tre giorni dedicata alla filiera italiana dell'idrogeno appena conclusasi, sempre nei padiglioni del Piacenza Expo, che ha totalizzato 200 espositori e oltre 6.000 visitatori qualificati, molti dei quali provenienti anche dal mondo dei trasporti.

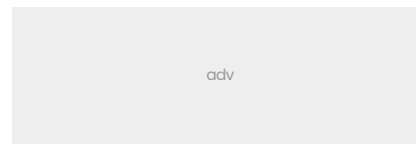
Il Messaggero TV

Ballando con le stelle, la reazione di Selvaggia Lucarelli sull'arrivo di Barbara D'Urso

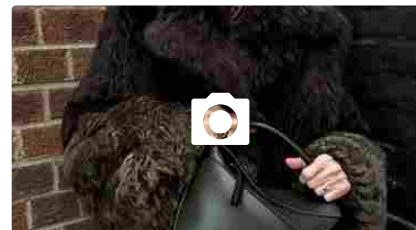


 **Chiara Petrolini, l'arrivo in procura a Parma per sostenere l'interrogatorio di garanzia**

 **Il ministro Giuli si laurea: «Ci sarà tempo per parlare»**



DALLA STESSA SEZIONE



L'attrice britannica Maggie Smith è morta all'età di 89 anni. Lo ha reso noto la sua famiglia.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

“Non poteva che andare in scena a Piacenza Expo – società che ha il compito di contribuire alla crescita del tessuto produttivo piacentino il nuovo evento fieristico specialistico dedicato ai veicoli e ai mezzi per il trasporto stradale. Un evento”, sottolinea il Presidente di Piacenza Expo, Giuseppe Cavalli, “figlio del know-how e della professionalità di Mediapoint & Exhibitions, che da anni collabora concretamente con la nostra società. Un evento innovativo perfettamente in linea con la nuova programmazione che, dalle ultime stagioni, sta caratterizzando il nostro calendario fieristico. Piacenza è da sempre la capitale italiana dell’autotrasporto e, da oltre un decennio, anche uno dei più importanti centri logistici di tutta Europa. Sono certo che T3 contribuirà non solo al miglioramento di questo importante comparto dell’economia piacentina, ma offrirà anche importanti soluzioni innovative per il mercato nazionale e internazionale del trasporto stradale. Ringrazio Mediapoint, e in particolare Fabio Potestà, per aver consolidato la collaborazione con Piacenza Expo con questo innovativo evento fieristico”.

“Il lancio di un nuovo evento fieristico” afferma Fabio Potestà di Mediapoint & Exhibitions “è sempre un’impresa coraggiosa che sembrerebbe addirittura temeraria per una manifestazione dedicata ai mezzi di trasporto in un anno nel quale erano già stati calendarizzati altri eventi dedicati al suddetto comparto. Abbiamo, comunque, voluto procedere in questa direzione, ritenendo il “format” di tutti gli eventi specialistici di nostra organizzazione più consoni alle esigenze del mercato che richiede manifestazioni mirate, di breve durata e dai costi contenuti. In questa nostra decisione, ha certamente influito il ruolo di Piacenza che è notoriamente uno dei centri nevralgici più importanti (anche a livello europeo) della logistica e dell’autotrasporto”.



Maggie Smith, morta l'attrice di Harry Potter e Downton Abbey: aveva 89 anni



Il dramma di Muriel Furrer, morta la ciclista caduta ai Mondiali di Zurigo: aveva 18 anni

di Carlo Gugliotta



12oz protagonista al Salone Franchising Milano



Ingegneri, 68esimo congresso nazionale a Siena e Grosseto

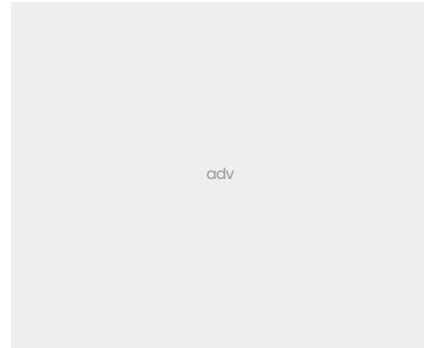
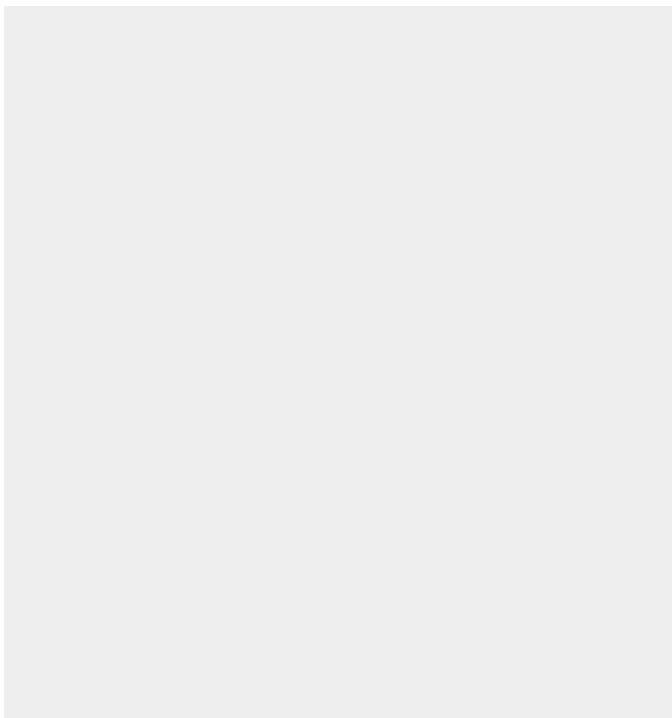
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nonostante si tratti di un "debutto", questa 1ª edizione del T3 si è vista riconoscere i patrocini del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Anas, della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Piacenza, nonché di alcune delle principali associazioni di categoria, come **Anfia-Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica**, Aite-Associazione Italiana Trasporti Eccezionali, Fai-Federazione Autotrasportatori Italiani, Fedespedi-Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, Assodimi/Assonolo, Fite-Federazione Italiana Trasporti Eccezionali e Confcooperative.

Parte integrante e imprescindibile della tre giorni piacentina del T3 sarà il palinsesto di convegni, seminari tecnici e conferenze, organizzato con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore.

"Come nostra consolidata tradizione - conclude Potestà - nella serata di Venerdì 18 Ottobre è in programma il T3 by Night, l'apertura serale del quartiere fieristico durante la quale gli espositori potranno incontrarsi tra loro e, ovviamente, con gli ospiti che inviteranno, gustando le golosità enogastronomiche piacentine, ma anche fruendo di intrattenimenti a sorpresa in un'atmosfera conviviale e rilassata".



adv

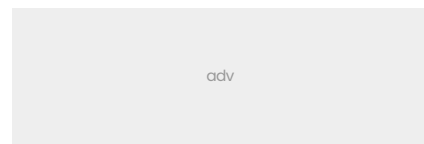
Boldi a Ciao Maschio: tradii berlusconi, come Giuda con Gesù

Papa Francesco in Belgio incontra re Filippo e la regina Mathilde

Stupro di gruppo a Palermo, chiesti 12 anni per i cinque imputati: avevano violentato una 19enne

Mulino Bianco premia tre aziende agricole con i campi fioriti più belli

Elezioni Liguria, Italia viva non sarà presente in nessuna lista: ancora tensioni tra Renzi e M5S



MoltoFood

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Anfia, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024

Nei primi sei mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+6,8% rispetto ai primi sei mesi del 2023). Sia il comparto dei veicoli industriali che il comparto delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +6,0% e +12,7%). Al contrario, l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi sei mesi del 2023, -15,8%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato, 2024 cala dell'1,0%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 21,0%. Il saldo è negativo per circa 9,9 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 776 milioni per i veicoli industriali.



È quanto emerge dal focus di Anfia sul trade automotive a giugno. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,5% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel periodo gennaio-giugno del 2024, il 60,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (18,9%), seguiti da Giappone (3,8%) e Algeria. Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del 7,4%, che l'export, dell'1,8%, con un saldo positivo di circa 3,5 miliardi di euro (era di 2,9 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'Europa rappresenta il 79,1% del valore dell'import e il 79,5% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 13,7% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,6% del totale. Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 24,1% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Francia e la Polonia per quanto riguarda sia le importazioni che le esportazioni.

Autopromotec Talks: la mobilità sostenibile non è solo e-mobility

Mobilità sostenibile e tutela dell'ambiente: non solo auto elettrica o e-fuel, ma anche tante possibilità per rendere più sostenibile il settore produttivo e la riparazione dei veicoli. Se la via per una mobilità sostenibile passa dall'uso di alimentazioni alternative, è altrettanto vero che la sostenibilità riguarda tutta la filiera automotive: da chi produce auto e componenti a chi ripara i veicoli. Questo il tema del primo di una serie di incontri organizzato da Autopromotec per confrontarsi su temi caldi che coinvolgono il settore automotive e laftermarket. Il titolo dell'incontro che si è svolto lo scorso mercoledì 25 settembre era infatti Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto. In questo primo appuntamento si è dunque affrontato il tema della mobilità sostenibile andando oltre il dibattito sull'elettrificazione ed esplorando come l'industria automobilistica stia muovendo verso una produzione più sostenibile. Si è parlato di energia, risparmio delle risorse, rigenerazione, circolarità, fino all'ottimizzazione dei cicli produttivi; tutti esempi concreti di come l'attenzione vera per la sostenibilità stia trasformando l'industria automotive e laftermarket. Tanti gli interventi che hanno caratterizzato questo primo appuntamento; i relatori, partendo da esempi concreti e reali, hanno illustrato come l'industria automotive stia già facendo passi avanti importanti verso la sostenibilità, dalla produzione dei componenti alla gestione del post-vendita. Gianmarco Giorda, Direttore generale ANFIA, ha ricordato i numeri della cosiddetta Impresa della sostenibilità: i produttori di automobili in UE nel 2023, rispetto al 2005, hanno ridotto l'energia impiegata per la produzione del 15% per unità prodotta; hanno ridotto le emissioni di CO₂ per unità prodotta di oltre la metà; hanno ridotto l'utilizzo di acqua per unità prodotta di circa la metà e hanno ridotto i composti organici volatili (VOC) per unità prodotta di oltre la metà (fonte: Acea). Inoltre, Giorda ha sottolineato come il 90% dei costi di produzione (e quindi del valore) di un veicolo elettrico deriva dai suoi componenti (fonte: Clepa), mentre il tasso di riciclaggio dell'acciaio nel settore automobilistico supera l'80% (perché questo metallo può essere riciclato indefinitamente senza perdere le sue proprietà meccaniche). Il riciclo dell'acciaio richiede un dispendio energetico significativamente inferiore rispetto alla produzione di acciaio vergine, con una riduzione del consumo energetico fino al 75%. Questo si traduce in minori emissioni di CO₂ e in una riduzione dell'impatto ambientale complessivo del settore industriale (fonte: ACI). Dopo un inquadramento istituzionale del tema, sono state le imprese a raccontare il loro approccio e i loro risultati, nonché le strategie in attuazione. Parlando di sostenibilità, si è fatto riferimento a due definizioni di economia circolare. L'ONU, nel 1972, ha definito la sostenibilità come la condizione di uno sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente, senza compromettere la possibilità per le generazioni future di fare altrettanto con i propri. La Ellen MacArthur Foundation, che ogni anno organizza il Circular Economy Summit, definisce l'economia circolare come un'economia pensata per potersi rigenerare da sola. Un sistema in cui tutte le attività, a partire dall'estrazione e dalla produzione, sono organizzate in modo che i rifiuti di qualcuno diventino risorse per qualcun altro. Matteo De Tomasi, Presidente e amministratore delegato Michelin Italiana, ha sottolineato come i pneumatici siano un ottimo esempio, quasi insospettabile perché poco conosciuto, di economia circolare e di sostenibilità. In Europa, grazie alle varie normative in vigore nei diversi paesi, quasi il 100% dei pneumatici a fine vita viene recuperato e destinato ad altri impieghi. La tecnologia nell'ambito del trattamento dei pneumatici a fine vita si sta sviluppando rapidamente, consentendo di produrre nuovi materiali che possono essere utilizzati per diversi impieghi, tra i quali la fabbricazione di nuovi pneumatici. Un esempio molto concreto è l'utilizzo del Carbon Black riciclato al posto del Carbon Black tradizionale di origine fossile nella produzione di pneumatici nuovi. La tecnologia evolve più in fretta delle leggi e dei regolamenti che oggi limitano ancora l'utilizzo di materiali riciclati nei processi produttivi. Michelin è fiduciosa che nel prossimo futuro la percentuale di prodotti riciclati o provenienti da fonti rinnovabili utilizzabile nella fabbricazione di pneumatici nuovi possa aumentare rapidamente raggiungendo il 100%. Gianluca Meschi, Amministratore delegato Washtec, ha ricordato come l'utilizzo delle risorse idriche sia un tema di crescente importanza in molti settori industriali, e l'autolavaggio automatico non fa eccezione. Durante la Giornata mondiale dell'acqua del marzo scorso, la Commissione globale sull'economia dell'acqua ha pubblicato un nuovo report: entro la fine del decennio, a livello globale, la domanda di acqua dolce supererà del 40% la sua disponibilità. E sarà solo colpa dell'uomo. Implementando i sistemi di riciclo, gli autolavaggi automatici possono ridurre il consumo di acqua fino al 85%, che vorrebbe dire utilizzare meno acqua fresca di una lavatrice o di una doccia di 5 minuti. Il riciclo dell'acqua negli autolavaggi automatici rappresenta una strategia vincente sotto molteplici



aspetti : riduce il consumo di una risorsa sempre più preziosa, diminuisce l'inquinamento, genera risparmi significativi sui costi operativi, e migliora l'immagine aziendale. In un contesto in cui la sostenibilità sta diventando un imperativo etico e commerciale, investire nel riciclo dell'acqua è una scelta lungimirante per il futuro del settore degli autolavaggi. Federica Bertoldi, Responsabile comunicazione LKQ RHIAG, ha ricordato come Riparo, Riciclo, Riuso, Rigenero: 4 R da non dimenticare siano piccoli gesti quotidiani da cui partire per costruire una strategia di sostenibilità che si muova lungo tre direttrici: sviluppo delle nostre persone, supporto alle comunità in cui operiamo e rispetto e salvaguardia dell'ambiente. La sostenibilità non è solo una scelta etica, ma rappresenta un nuovo modello strategico per migliorare la competitività e il successo a lungo termine delle aziende. Riparazione, ovvero ripristinare il corretto funzionamento di un veicolo e consentirgli di tornare in sicurezza su strada è già di per sé un'attività più sostenibile che comprare un'auto nuova. Ma è proprio su attività di recupero, riuso e rigenerazione che l'approccio circolare è evidente ed è su questi modelli operativi che LKQ ha fondato la sua identità di impresa quando 25 anni fa ha avviato la sua attività come dismantler e recycling. Massimo Greggio, Amministratore delegato USI Italia, ci ha portato alla scoperta della verniciatura e di come si possa essere più sostenibili anche nel settore della carrozzeria. Secondo i dati forniti da Terna, la società che gestisce la rete elettrica nazionale, tra gennaio e giugno in Italia la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili ha segnato un + 27,3% rispetto allo stesso periodo del 2023. Più efficienza nella produttività, riduzione degli sprechi e ottimizzazione dell'uso delle risorse naturali significa anche un maggior contributo in termini di sostenibilità ambientale delle imprese. Le fasi di verniciatura ed essiccazione in forno sono energivore, perché la prima prevede il riscaldamento di aria a circa 25°C, e la seconda, lessicazione, prevede di portare la temperatura fino ad 80°C: per ottimizzare l'efficienza dei consumi, è stato introdotto il controllo delle cabine di verniciatura con dei PC industriali in ambiente Windows. Da qui è stato sviluppato un software che oggi è talmente avanzato che può guidare in modo semplice e intuitivo il verniciatore nelle varie fasi suggerendo il miglior ciclo di lavoro in base al numero ed ai pezzi che deve lavorare e alla vernice che impiega, senza necessità di ulteriori fasi o lavorazioni. È quindi intervenuto Marco Seimandi, vicepresidente Westport Fuel Systems Italia, che ha portato all'attenzione del pubblico le soluzioni già disponibili o di facile implementazione per alimentare le automobili dotate di motori a combustione interna, con carburanti diversamente sostenibili, in primis i bio-carburanti gassosi ma più in generale qualunque altra forma di bio-carburante. A chiudere l'appuntamento è intervenuto Renzo Servadei, Amministratore delegato Autopromotec, che ha invitato i presenti a guardare oltre la superficie, con una prospettiva diversa, che non sottovaluti l'impatto nascosto della produzione e allo stesso tempo valorizzi la riparazione. Mantenendo e riparando il nostro attuale veicolo, possiamo esercitare una forma di sostenibilità spesso trascurata. L'utilizzo di materiali rigenerati e tecniche di riparazione per minimizzare gli sprechi riduce l'impatto ambientale. Questo è particolarmente vero quando si considera l'intero ciclo di vita di un veicolo. La strada verso una vera sostenibilità non passa solo attraverso l'acquisto di nuove tecnologie, ma nel massimizzare l'uso di ciò che già possediamo.

press,commtech. the leading company in local digital advertising

anso



ALTRE NEWS



Veicoli e mezzi di trasporto stradale in mostra a ottobre a Piacenza Expo

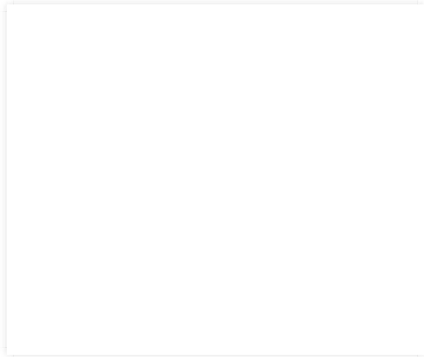
di Redazione - 27 Settembre 2024 - 13:08 Commenta Stampa Invia notizia 3 min

Più informazioni su [piacenza expo](#) [t3-truck tyre trailer](#) [fabio potestà](#) [giuseppe cavalli](#) [piacenza](#)



È stata presentata venerdì mattina, 27 settembre, nella sala consiliare del Comune di Piacenza, la prima edizione del **T3-Truck Tyre Trailer** (acronimo di camion, pneumatici e rimorchi) – l’innovativa fiera italiana dedicata alle tecnologie, ai mezzi e veicoli per il trasporto stradale, pesante e leggero, agli allestimenti, ai rimorchi e ai semirimorchi, agli pneumatici e alla componentistica, i prodotti e i servizi per la filiera dei mezzi di trasporto – in programma **dal 17 al 19 ottobre 2024** nei padiglioni del Piacenza Expo. A introdurre la manifestazione, la sindaca di Piacenza Katia Tarasconi, il giornalista di “Allestimenti&Trasporti” Gianenrico Griffini, il presidente di Piacenza Expo Giuseppe Cavalli e il direttore di Mediapoint & Exhibitions Fabio Potestà.

“La posizione geografica di Piacenza è notoriamente strategica come snodo cruciale di collegamento tra il nord e il centro-sud del Paese”, ha spiegato la sindaca **Tarasconi**. “Nel nostro territorio, ad esempio, passano due tra le principali autostrade italiane (*l’A1 Milano-Bologna-Napoli e l’A21 Torino-Piacenza-Brescia, ndr*), senza contare la via Emilia e le altre importanti arterie stradali. Ciò rende Piacenza un capoluogo naturalmente votato alla logistica, un’industria strettamente legata a quella dei trasporti. Ospitare nella nostra fiera una tre giorni dedicata interamente a questo mondo, che è



PSmeteo Previsioni

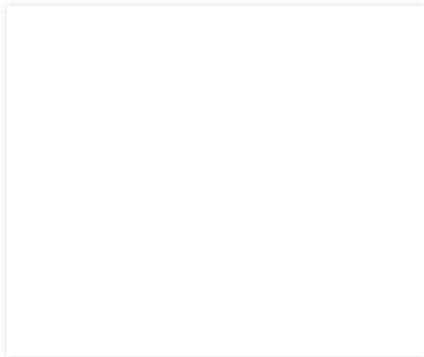
Piacenza **25°C** **17°C**

GUARDA IL METEO DELLA TUA CITTÀ »



Meteo: fine settimana variabile nel piacentino, tra sole e nuvole **previsioni**

Commenta



PSlettere Tutte le lettere

“Riprendiamo per mano la pace: Onu chiedi il cessate il fuoco tra Israele e Hamas”

“Domenica mattina a Piacenza niente caffè”, la testimonianza di un lettore

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

composto di professionalità e tecnologie sempre più d'eccellenza, ci rende orgogliosi e contribuisce a rendere il nostro territorio un polo di riferimento a livello nazionale, e non solo, per l'intero settore".

Un ecosistema quello dell'automotive che sta affrontando la gigantesca sfida della riconversione energetica. E proprio la decarbonizzazione sarà uno dei temi portanti della manifestazione. "L'industria automotive e il mondo del trasporto su gomma si confrontano con trasformazioni epocali sotto il profilo economico e dal punto di vista tecnologico. Il T3 di Piacenza vuole proporre al pubblico degli operatori veicoli, soluzioni e servizi a valore aggiunto per affrontare con successo la transizione, non solo energetica, in atto nel comparto", commenta **Gianerico Griffini**, giornalista di "Allestimenti e Trasporti".

Nelle intenzioni di Mediapoint & Exhibitions il T3-Truck-Tyre-Trailer, rappresenta l'ideale punto di sintesi di due affermatissime manifestazioni organizzate dalla società genovese: il Gis – le Giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali e Hydrogen Expo, la tre giorni dedicata alla filiera italiana dell'idrogeno appena conclusasi, sempre nei padiglioni del Piacenza Expo, che ha totalizzato 200 espositori e oltre seimila visitatori qualificati, molti dei quali provenienti anche dal mondo dei trasporti. "Non poteva che andare in scena a Piacenza Expo – società che ha il compito di contribuire alla crescita del tessuto produttivo piacentino – il nuovo evento fieristico specialistico dedicato ai veicoli e ai mezzi per il trasporto stradale. Un evento – sottolinea il presidente di Piacenza Expo **Giuseppe Cavalli** – figlio del know-how e della professionalità di Mediapoint & Exhibitions, che da anni collabora concretamente con la nostra società. Un evento innovativo perfettamente in linea con la nuova programmazione che, dalle ultime stagioni, sta caratterizzando il nostro calendario fieristico. Piacenza è da sempre la capitale italiana dell'autotrasporto e, da oltre un decennio, anche uno dei più importanti centri logistici di tutta Europa. Sono certo che T3 contribuirà non solo al miglioramento di questo importante comparto dell'economia piacentina, ma offrirà anche importanti soluzioni innovative per il mercato nazionale e internazionale del trasporto stradale. Ringrazio Mediapoint, e in particolare Fabio Potestà, per aver consolidato la collaborazione con Piacenza Expo con questo innovativo evento fieristico".

"Il lancio di un nuovo evento fieristico – le parole di **Fabio Potestà** – è sempre un'impresa coraggiosa che sembrerebbe addirittura temeraria per una manifestazione dedicata ai mezzi di trasporto in un anno nel quale erano già stati calendarizzati altri eventi dedicati al suddetto comparto. Abbiamo, comunque, voluto procedere in questa direzione, ritenendo il "format" di tutti gli eventi specialistici di nostra organizzazione più consoni alle esigenze del mercato che richiede manifestazioni mirate, di breve durata e dai costi contenuti. In questa nostra decisione, ha certamente influito il ruolo di Piacenza che è notoriamente uno dei centri nevralgici più importanti (anche a livello europeo) della logistica e dell'autotrasporto".

La prima edizione del T3 ha il patrocinio di ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anas, Regione Emilia-Romagna, Comune di Piacenza, nonché di alcune delle principali associazioni di categoria, come **Anfia-Associazione nazionale filiera industria automobilistica**, Aite-Associazione italiana trasporti eccezionali, Fai-Federazione autotrasportatori italiani, Fedespedi-Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali, Assodimi/Assonolo, Fite-Federazione Italiana Trasporti Eccezionali e



Perché il Pride è importante per i bambini



Caro Mario, vivrai sempre nei nostri ricordi

INVIA UNA LETTERA
»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Confcooperative. Parte integrante e imprescindibile della tre giorni piacentina del T3 sarà il palinsesto di convegni, seminari tecnici e conferenze, organizzato con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore. "Come nostra consolidata tradizione – conclude Potestà – nella serata di venerdì 18 ottobre è in programma il **T3 by Night**, l'apertura serale del quartiere fieristico durante la quale gli espositori potranno incontrarsi tra loro e, ovviamente, con gli ospiti che inviteranno, gustando le golosità enogastronomiche piacentine, ma anche fruendo di intrattenimenti a sorpresa in un'atmosfera conviviale e rilassata".

Più informazioni su

- 📍 piacenza expo
- 📍 t3-truck tyre trailer
- 👤 fabio potestà
- 👤 giuseppe cavalli
- 📍 piacenza

Continue with Facebook

COMMENTI

Accedi o registrati per commentare questo articolo.

L'email è richiesta ma non verrà mostrata ai visitatori. Il contenuto di questo commento esprime il pensiero dell'autore e non rappresenta la linea editoriale di PiacenzaSera, che rimane autonoma e indipendente. I messaggi inclusi nei commenti non sono testi giornalistici, ma post inviati dai singoli lettori che possono essere automaticamente pubblicati senza filtro preventivo. I commenti che includano uno o più link a siti esterni verranno rimossi in automatico dal sistema.

ALTRE NOTIZIE DI PIACENZA



ALTRE NEWS

Umanizzazione cure oncologiche, domani la consegna di 21 diplomi a giovani medici



ALTRE NEWS

Ragazzi protagonisti per la chiusura di "Imparare insegnando" coi cani addestrati della Croce Rossa



VOLLEY

Gas Sales ospita Modena al Palabanca, continua la prevendita dei biglietti



ALTRE NEWS

"Ottobre respighiano", un mese di eventi culturali all'Alberoni nel bicentenario dell'astronomo

DALLA HOME



LA CAMPAGNA

Influenza "anticipata": il vaccino si somministra dal 7 ottobre. A rischio i bambini 0-4 anni



LA STORIA

"Dialogo, sostegno e rispetto: così il nostro amore è durato tutta la vita"



AL VOTO LA PROVINCIA

Si rinnova il Consiglio Provinciale, domenica al seggio 583 amministratori



A PIACENZA E PROVINCIA

Mercato Europeo, Wine Fest, concerti e sagre: gli eventi del week end



Invia notizia



Feed RSS



Facebook



Twitter



Contatti



Pubblicità

Canali Tematici

Sport

Città

Eventi

WebTV

Photogallery

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Venerdì 27 Settembre 2024, ore 17.02



teleborsa

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

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

Home Page / Notizie / Anfia, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024

Anfia, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024

Economia 27 settembre 2024 - 16.43



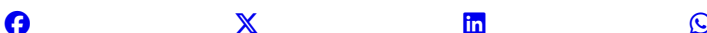
(Teleborsa) - Nei primi sei mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+6,8% rispetto ai primi sei mesi del 2023). Sia il comparto dei veicoli industriali che il comparto delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +6,0% e +12,7%). Al contrario, l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi sei mesi del 2023, -15,8%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato, 2024 cala dell'1,0%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 21,0%. Il saldo è negativo per circa 9,9 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 776 milioni per i veicoli industriali. È quanto emerge dal focus di Anfia sul trade automotive a giugno.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,5% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel periodo gennaio-giugno del 2024, il 60,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (18,9%), seguiti da Giappone (3,8%) e Algeria (2,4%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del 7,4%, che l'export, dell'1,8%, con un saldo positivo di circa 3,5 miliardi di euro (era di 2,9 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'Europa rappresenta il 79,1% del valore dell'import e il 79,5% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 13,7% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,6% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 24,1% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Francia e la Polonia per quanto riguarda sia le importazioni che le esportazioni.

Condividi



Argomenti trattati

Europa (483) · Francia (58) · Giappone (75) · Germania (85)

Altre notizie

- ▶ Italia, saldo commerciale in aumento a luglio
- ▶ Mercati Euronext, raccolta delle IPO segna +96% nei primi otto mesi
- ▶ EdiliziAcrobatica, utile semestrale crolla a 365 mila euro con fine incentivi fiscali
- ▶ Oldata, utile semestrale sale a 732 mila euro. Ricavi più che raddoppiano
- ▶ Esprinet torna in utile nel 1° semestre. Ricavi in calo a 1,85 miliardi di euro
- ▶ USA, prezzi import/export in calo ad agosto

Seguici su Facebook

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'IDEA DI CALENDIA PER IL FLOP DI STELLANTIS

«John Elkann riferisca in Parlamento»

Pd e Avs con il leader di Azione. E per il dopo Tavares spuntano i Marchionne-boys

■ Per carità, l'ad Carlos Tavares continua a ripetere che l'Italia è centrale e che le nostre auto torneranno a correre. Parole usate anche da John Elkann, che negli ultimi giorni è stato però troppo impegnato a discutere con i suoi avvocati dell'inchiesta sulla presunta frode fiscale e con l'ad di OpenAi Sam Altman di intelligenza artificiali. Temi che appasionano gli operai di Mirafiori e degli altri stabilimenti italiani in casa integrazione.

Il problema è che le chiacchiere iniziano a scontrarsi con la realtà dei numeri. Come quelli che ieri hanno certificato l'impatto del crollo della produzione di Stellantis sulla nostra bilancia commerciale dell'auto. Secondo un report dell'Anfia, l'Associazione nazionale filiera industriale automobilistica, da gennaio a giugno l'import di autoveicoli nuovi verso l'Italia è cresciuto a valore del 6,8% rispetto ai primi sei mesi del 2023. Sia il comparto dei veicoli industriali che il

comparto delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni rispettivamente del 6% e del 12,7%. Al contrario, l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi sei mesi del 2023: -15,8% i veicoli industriali, mentre è crollato del 21% l'export di auto prodotte nel nostro Paese. La sostanza è che il saldo è negativo per circa 9,9 miliardi di euro per le autovetture e positivo di circa 776 milioni per i veicoli industriali.

Numeri che hanno fornito ulteriori muscoli alla proposta di Carlo Calenda di portare la questione Stellantis e il suo referente italiano John Elkann in Parlamento. E per quanto irrituale sia l'idea di processare un imprenditore e un'azienda davanti a Camera e Senato, l'iniziativa del leader di Azione (che da tempo punta il dito contro gli eredi degli Agnelli) sembra sia riuscita a ricomporre un po' dei frantumi del campo largo. Adesioni e sostegno sono arrivati sia dal Pd, sia da Avs.

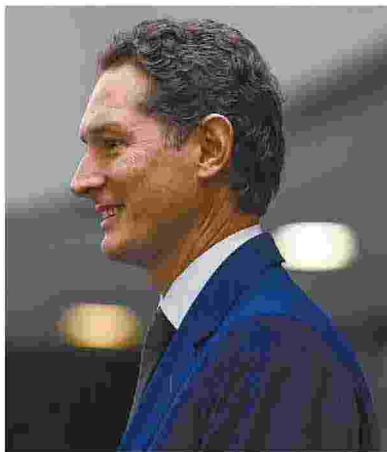
Ma i riflettori da un paio di giorni

sono puntati tutti sulle grandi manovre all'interno del gruppo per la successione, forse anticipata rispetto alla scadenza del 2026, di Tavares.

Il direttore Mario Sechi nel suo editoriale ipotizza il ritorno sulla tonda di comando di Sergio Marchionne. Un sogno ovviamente, considerata la prematura scomparsa del manager. Ma, per quanto bizzarro possa sembrare, non così lontano dalla realtà. Il fondatore del gruppo Class Editori, Paolo Panerai, infatti, in serata ha pubblicato un suo articolo su MF in cui dice di aver chiesto alla intelligenza artificiale di Milano Finanza chi potrebbero essere i candidati alla successione di Tavares. Ebbene, tra il gioco, la finzione e la verità degli algoritmi, i nomi spuntati fuori sono quelli del numero uno della Renault Luca De Meo e di Alfredo Altavilla. Entrambi, guarda un po', allievi di quel Marchionne che ha segnato il periodo più alto della nostra Fiat.

S.IAC.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



John Elkann (LaPresse)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

vivere bari
IL QUOTIDIANO DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO



CASA DEL COSTUME
EMILIA

Top News

Ultima Ora

SEI IN > VIVERE BARI > **ATTUALITA'**

LANCIO DI AGENZIA

Fiere, a Piacenza presentata T3-Truck Tyre Trailer

27.09.2024 - h 15:16

5' di lettura

166



(Adnkronos) - È stata presentata oggi nella Sala Consiliare del Comune di Piacenza la 1ª edizione del T3-Truck Tyre Trailer (acronimo di Camion, Pneumatici e Rimorchi) – l'innovativa fiera italiana dedicata alle tecnologie, ai mezzi e veicoli per il trasporto stradale, pesante e leggero, agli allestimenti, ai rimorchi e ai semirimorchi, agli pneumatici e alla componentistica, i prodotti e i servizi per la filiera dei mezzi di trasporto – in programma dal 17 al 19 ottobre 2024 nei padiglioni del Piacenza Expo.

A introdurre la manifestazione, la Sindaca di Piacenza, Katia Tarasconi, il giornalista di "Allestimenti&Trasporti", Gianenrico Griffini, il Presidente di Piacenza Expo, Giuseppe Cavalli e Fabio Potestà, Direttore di Mediapoint & Exhibitions. Come ha sottolineato la sindaca Tarasconi "la posizione geografica di Piacenza è notoriamente strategica come snodo cruciale di collegamento tra il nord e il centro-sud del Paese", ha spiegato la sindaca Tarasconi, "Nel nostro territorio, ad esempio, passano due tra le principali autostrade italiane (l'A1 Milano-Bologna-Napoli, e l'A21 Torino-Piacenza-Brescia), senza contare la via Emilia e le altre importanti arterie stradali. Ciò

vivere puglia
IL QUOTIDIANO DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO

- Corigliano d'Otranto: al via Spiritosa, il primo festival del...
14
- Il 300mila di Lecce è il migliore bar di Puglia per il 14°...
18
- Lotto: a Barletta vinti oltre 23mila euro
16
- Estorsioni, droga e rifiuti, colpo al clan Soletti della sacra...
18
- Andria: Adulti Digitali, al via il progetto per la...
18
- Livorno: rubavano furgoni per rivenderli all'estero,...
14

vivere italia
QUOTIDIANI ONLINE PER LA TUA CITTÀ

- Infarto, per le donne più raro ma più grave
162
- Sinner oggi contro Safiullin, ottavi Atp Pechino: orario e diretta tv
130
- Luna Rossa contro Ineos, oggi regata 3 e 4 finale Louis Vuitton Cup
158
- Uragano Helene, 25 morti negli Stati Uniti
150

I 3 Articoli più letti della settimana

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

rende Piacenza un capoluogo naturalmente votato alla logistica, un'industria strettamente legata a quella dei trasporti. Ospitare nella nostra fiera una tre giorni dedicata interamente a questo mondo, che è composto di professionalità e tecnologie sempre più d'eccellenza, ci rende orgogliosi e contribuisce a rendere il nostro territorio un polo di riferimento a livello nazionale, e non solo, per l'intero settore". Un ecosistema quello dell'automotive che sta affrontando la gigantesca sfida della riconversione energetica. E proprio la decarbonizzazione sarà uno dei temi portanti della manifestazione. "L'industria automotive e il mondo del trasporto su gomma si confrontano con trasformazioni epocali sotto il profilo economico e dal punto di vista tecnologico. Il T3 di Piacenza vuole proporre al pubblico degli operatori veicoli, soluzioni e servizi a valore aggiunto per affrontare con successo la transizione, non solo energetica, in atto nel comparto", commenta Griffini. Nelle intenzioni di Mediapoint & Exhibitions il T3-Truck-Tyre-Trailer, rappresenta l'ideale punto di sintesi di due affermatissime manifestazioni organizzate dalla società genovese: il GIS - le Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali e Hydrogen expo, la tre giorni dedicata alla filiera italiana dell'idrogeno appena conclusasi, sempre nei padiglioni del Piacenza Expo, che ha totalizzato 200 espositori e oltre 6.000 visitatori qualificati, molti dei quali provenienti anche dal mondo dei trasporti. "Non poteva che andare in scena a Piacenza Expo - società che ha il compito di contribuire alla crescita del tessuto produttivo piacentino - il nuovo evento fieristico specialistico dedicato ai veicoli e ai mezzi per il trasporto stradale. Un evento", sottolinea il Presidente di Piacenza Expo, Giuseppe Cavalli, "figlio del know-how e della professionalità di Mediapoint & Exhibitions, che da anni collabora concretamente con la nostra società. Un evento innovativo perfettamente in linea con la nuova programmazione che, dalle ultime stagioni, sta caratterizzando il nostro calendario fieristico. Piacenza è da sempre la capitale italiana dell'autotrasporto e, da oltre un decennio, anche uno dei più importanti centri logistici di tutta Europa. Sono certo che T3 contribuirà non solo al miglioramento di questo importante comparto dell'economia piacentina, ma offrirà anche importanti soluzioni innovative per il mercato nazionale e internazionale del trasporto stradale. Ringrazio Mediapoint, e in particolare Fabio Potestà, per aver consolidato la collaborazione con Piacenza Expo con questo innovativo evento fieristico". "Il lancio di un nuovo evento fieristico" afferma Fabio Potestà di Mediapoint & Exhibitions "è sempre un'impresa coraggiosa che sembrerebbe addirittura temeraria per una manifestazione dedicata ai mezzi di trasporto in un anno nel quale erano già stati calendarizzati altri eventi dedicati al suddetto comparto. Abbiamo, comunque, voluto procedere in questa direzione, ritenendo il "format" di tutti gli eventi specialistici di nostra organizzazione più consoni alle esigenze del mercato che richiede manifestazioni mirate, di breve durata e dai costi contenuti. In questa nostra decisione, ha certamente influito il ruolo di Piacenza che è notoriamente uno dei centri nevralgici più importanti (anche a livello europeo) della logistica e dell'autotrasporto". Nonostante si tratti di un "debutto", questa 1ª edizione del T3 si è vista riconoscere i patrocini del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Anas, della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Piacenza, nonché di



Molfetta: spari in un locale, uccisa una ragazza di 19 anni
👁️34



Molfetta: omicidio della 19enne, fermato il presunto autore...
👁️14



Smaltimento rifiuti in Puglia: perché scegliere il Gruppo...
👁️14

alcune delle principali associazioni di categoria, come Anfia-Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, Aite-Associazione Italiana Trasporti Eccezionali, Fai-Federazione Autotrasportatori Italiani, Fedespedi-Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, Assodimi/Assonolo, Fite-Federazione Italiana Trasporti Eccezionali e Confcooperative. Parte integrante e imprescindibile della tre giorni piacentina del T3 sarà il palinsesto di convegni, seminari tecnici e conferenze, organizzato con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore. "Come nostra consolidata tradizione - conclude Potestà - nella serata di Venerdì 18 Ottobre è in programma il T3 by Night, l'apertura serale del quartiere fieristico durante la quale gli espositori potranno incontrarsi tra loro e, ovviamente, con gli ospiti che inviteranno, gustando le golosità eno-gastronomiche piacentine, ma anche fruendo di intrattenimenti a sorpresa in un'atmosfera conviviale e rilassata".

ARGOMENTI

attualità, prima pagina, adnkronos



da **Adnkronos**



Questo è un lancio di agenzia pubblicato il 28 settembre 2024 - 166 letture



SHORT LINK:

<https://vivere.me/fm>



Commenti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL CONFRONTO Il made in Italy ormai non basta

PAG. V

**La tavola
rotonda**
Il confronto è
stato
dedicato al
futuro
dell'industria
italiana
COLORFOTO
ARTIGIANA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

FEDERACCIAI

La tavolarotonda

«Il made in Italy non basta più Ci vuole l'“invented” in Italia»

L'INDUSTRIA Sono troppe le difficoltà causate alle imprese dai regolamenti europei nei diversi settori

Legno, edilizia, automotive e meccanica. L'assemblea di giovedì al Vicenza convention centre è andata oltre l'acciaio, mettendo a confronto i rappresentanti di quattro settori “utilizzatori”: Claudio Feltrin rappresentante di FederlegnoArredo; Corrado La Forgia, vicepresidente di Federmeccanica, Paola Marone e Roberto Vavassori, rispettivamente presidenti di Federcostruzioni e Anfia, tutti concordi sulle difficoltà causate dai regolamenti europei nei diversi settori e sull'urgenza del problema energetico.

«Siamo contentissimi dell'Energy Release, cui avranno accesso 4000 aziende – sottolinea Marrone - ma preoccupati per la Gas Release che non riesce a trovare uno sbocco e per il contratto gas con l'Ucraina, che potrebbe rimbalzare aumentando il costo del gas. Bene, quindi, accanto a queste norme, prevedere misure di lunga visione come il nucleare».

Tra i temi caldi del suo settore c'è la rigenerazione del patrimonio immobiliare, «un problema europeo perché oltre il 10% della popolazione è in famiglie dove il costo dell'alloggio incide per oltre il 40%, mentre in alcune nazioni l'housing sociale arri-

va appena al 5%», che significa anche direttiva Case Green «dove l'Italia parte con un patrimonio vetusto e svantaggiato, con circa il 65% delle case in classe F-C, contro il 45% in Germania e il 25% in Spagna. Bisognerà capire come intervenire per consentire di rinnovarle in tempi brevissimi».

E sul piano dei regolamenti non è meno preoccupato Vavassori: «Solo nel nostro settore – afferma – ce ne sono otto, a volte con scadenze e misure differenti». Chiede quindi tre misure specifiche: «Nel 2025 scade un termine del Green deal, che prevede il raggiungimento di soglie che nessun costruttore europeo è in grado di rispettare. Significherebbe tra i 12 e i 18 miliardi di multe, se non viene rinviato. Chiediamo anche che il termine del 2035 non preveda il 100% di motori elettrici subito, ma un corridoio progressivo in cinque anni e che i motori endotermici possano continuare ad essere adottati, utilizzando vettori energetici carbon neutral. Infine il Cbam va applicato in maniera graduale, o non avendo materie prime ci faremo del male». Infine, Vavassori ha caldeggiato l'istituzione di «Zone economiche speciali sperimentali».

Non può che essere la leg-

ge sulla deforestazione che entrerà in vigore a fine anno, invece, la questione che maggiormente affligge Feltrin: «I pannelli con cui realizziamo i nostri mobili – spiega - all'interno hanno varie provenienze, quindi è impossibile tracciarli. Inoltre mancano i decreti attuativi. Come federazione manderemo un “bignamino” cercando di interpretare e semplificare». E sul Pnrr è critico: «Deve essere applicato in maniera commisurata alle cose. Tagliando i pioppi del Delta del Po per ottenere una tranche da 380 milioni si mette in crisi una filiera da un miliardo».

A preoccupare La Forgia sono soprattutto profittabilità e produttività, ma la soluzione suggerita non parte tanto dalle istituzioni, quanto dalle aziende. «Le imprese – afferma - hanno investito tanto in macchinari, ma non li hanno connessi, non hanno cultura dei dati. Il Made in Italy, oggi, non basta più, ci vuole l'“invented” in Italy. Dobbiamo connettere le macchine, usare i dati per ricerca e sviluppo e digitalizzare la produzione. Per farlo serve una governance. Molte aziende sono troppo piccole, per questo bisogna facilitare le aggregazioni».

Maria Elena Bonacini



HOME | LE NOTIZIE DI OGGI | L'INTERVISTA | DAL MERCATO | IN PRIMO PIANO | FOCUS MAGAZZINI | APPROFONDIMENTI | DIRECTORY

ANNUNCI +



Search



Recent Post



Prima edizione di T3-Truck Tyre Trailer, al via dal 17 al 19 ottobre a Piacenza Expo

Le notizie di oggi, 29/09/2024



Come l'AI può garantire conformità con la normativa UE sulla supply chain

In primo piano, 29/09/2024



Linea ferroviaria Torino-Lione: TELT e SNCF Réseau aprono i cantieri al pubblico

Le notizie di oggi, 29/09/2024

Category

Le notizie di oggi 2

L'intervista

29/09/2024

Prima edizione di T3-Truck Tyre Trailer, al via dal 17 al 19 ottobre a Piacenza Expo

La prima edizione del **T3-Truck Tyre Trailer** (innovativa fiera italiana dedicata a tecnologie, mezzi e veicoli per il trasporto stradale, pesante e leggero, agli allestimenti, ai rimorchi e ai semirimorchi, agli pneumatici e alla componentistica, i prodotti e i servizi per la filiera dei mezzi di trasporto) è in **programma dal 17 al 19 ottobre 2024** nei padiglioni del **Piacenza Expo**. A introdurre la manifestazione nel corso di una recente conferenza stampa, la sindaca di Piacenza, Katia Tarasconi, il giornalista di "Allestimenti&Trasporti", Gianenrico Griffini, il presidente di Piacenza Expo, Giuseppe Cavalli e Fabio Potestà, direttore di Mediapoin & Exhibitions.

Nonostante si tratti di un "debutto", questa prima edizione del T3 si è vista **riconoscere i patrocini del Mit, di Anas, della Regione Emilia Romagna, del comune di Piacenza**, nonché di alcune delle principali associazioni di categoria, come ANFIA-Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, AITE-Associazione Italiana Trasporti Eccezionali, FAI-Federazione Autotrasportatori Italiani, FEDESPEDI-Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, ASSODIMI/ASSONOLO, Fite-Federazione Italiana Trasporti Eccezionali e CONFCOOPERATIVE.

"La posizione geografica di Piacenza è notoriamente strategica come snodo cruciale di collegamento tra il nord e il centro-sud del Paese", ha spiegato la **sindaca Tarasconi**, "Nel nostro territorio, ad esempio, passano due tra le principali autostrade italiane (l'A1 Milano-Bologna-Napoli, e l'A21 Torino-Piacenza-Brescia), senza contare la via Emilia e le altre importanti arterie stradali. Ciò rende Piacenza un capoluogo naturalmente votato alla logistica, un'industria strettamente legata a quella dei trasporti. Ospitare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

nella nostra fiera una tre giorni dedicata interamente a questo mondo, che è composto di professionalità e tecnologie sempre più d'eccellenza, ci rende orgogliosi e contribuisce a rendere il nostro territorio un polo di riferimento a livello nazionale, e non solo, per l'intero settore".

Un ecosistema quello dell'automotive che sta affrontando la gigantesca sfida della riconversione energetica. E proprio la decarbonizzazione sarà uno dei temi portanti della manifestazione.

"L'industria automotive e il mondo del trasporto su gomma si confrontano con trasformazioni epocali sotto il profilo economico e dal punto di vista tecnologico. Il T3 di Piacenza vuole proporre al pubblico degli operatori veicoli, soluzioni e servizi a valore aggiunto per affrontare con successo la transizione, non solo energetica, in atto nel comparto", commenta il giornalista Griffini.

Nelle intenzioni di Mediapoin & Exhibitions il T3-Truck-Tyre-Trailer rappresenta l'ideale punto di sintesi di due affermatissime manifestazioni organizzate dalla società genovese: il **GIS - le Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali** e **Hydrogen Expo**, la tre giorni dedicata alla filiera italiana dell'idrogeno appena conclusasi, sempre nei padiglioni del Piacenza Expo, che ha totalizzato 200 espositori e oltre 6.000 visitatori qualificati, molti dei quali provenienti anche dal mondo dei trasporti.

"Non poteva che andare in scena a Piacenza Expo - società che ha il compito di contribuire alla crescita del tessuto produttivo piacentino – il nuovo evento fieristico specialistico dedicato ai veicoli e ai mezzi per il trasporto stradale. Un evento", sottolinea il presidente di Piacenza Expo, Giuseppe Cavalli, "figlio del know-how e della professionalità di Mediapoint & Exhibitions, che da anni collabora concretamente con la nostra società. Un evento innovativo perfettamente in linea con la nuova programmazione che, dalle ultime stagioni, sta caratterizzando il nostro calendario fieristico. Piacenza è da sempre la capitale italiana dell'autotrasporto e, da oltre un decennio, anche uno dei più importanti centri logistici di tutta Europa. Sono certo che T3 contribuirà non solo al miglioramento di questo importante comparto dell'economia piacentina, ma offrirà anche importanti soluzioni innovative per il mercato nazionale e internazionale del trasporto stradale. Ringrazio Mediapoint, e in particolare Fabio Potestà, per aver consolidato la collaborazione con Piacenza Expo con questo innovativo evento fieristico".

"Il lancio di un nuovo evento fieristico" afferma Fabio Potestà, direttore di Mediapoin & Exhibitions "è sempre un'impresa coraggiosa che sembrerebbe addirittura temeraria per una manifestazione dedicata ai mezzi di trasporto in un anno nel quale erano già stati calendarizzati altri eventi dedicati al suddetto comparto. Abbiamo, comunque, voluto procedere in questa direzione, ritenendo il "format" di tutti gli eventi specialistici di nostra organizzazione più consoni alle esigenze del mercato che richiede manifestazioni mirate, di breve durata e dai costi contenuti. In questa nostra decisione, ha certamente influito il ruolo di Piacenza che è notoriamente uno dei centri nevralgici più importanti (anche a livello europeo) della logistica e dell'autotrasporto".

Parte integrante e imprescindibile della tre giorni piacentina del T3 sarà il palinsesto di convegni, seminari tecnici e conferenze, organizzato con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore.

"Come nostra consolidata tradizione" conclude Potestà "nella serata di Venerdì 18 ottobre è in programma il T3 by Night, l'apertura serale del quartiere fieristico durante la quale gli espositori potranno incontrarsi tra loro e, ovviamente, con gli ospiti che inviteranno, gustando le golosità eno-gastronomiche piacentine, ma anche fruendo di

- Dal mercato 1
- In primo piano 1
- Focus magazzini
- Approfondimenti

Più letti del mese

- | 🕒 Notizie di oggi | ★ Primo piano |
|---|---------------|
| <p>Il logistico e industrial resta primario target di investimento in Italia, nonostante un calo dei volumi</p> <p><small>👤 Euromerci 🕒 24/04/2024</small></p> | |
| <p>Fiera Milano: iniziato il conto alla rovescia per Transpotec Logitec</p> <p><small>👤 Euromerci 🕒 11/04/2024</small></p> | |
| <p>A La Spezia Container Terminal in arrivo portacontainer da 21mila teu di OOCL</p> <p><small>👤 Euromerci 🕒 15/07/2024</small></p> | |
| <p>Via libera all'acquisizione di Ita Airways da parte di Lufthansa</p> <p><small>👤 Euromerci 🕒 04/07/2024</small></p> | |
| <p>A FERCAM Fine Art la gestione del trasporto locale di opere d'arte della 60a Biennale di Venezia</p> <p><small>👤 Euromerci 🕒 24/04/2024</small></p> | |

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

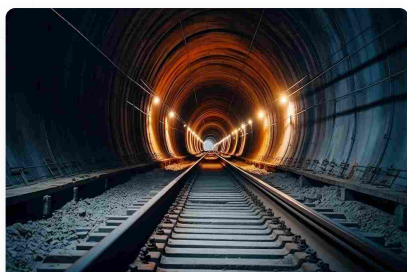
089849

intrattenimenti a sorpresa in un'atmosfera conviviale e rilassata".



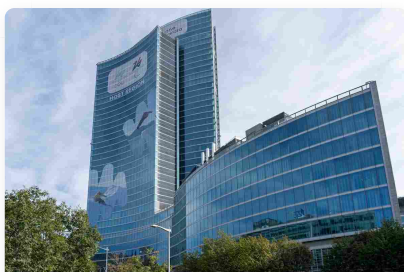
Share :

Potrebbe interessarti anche



Linea ferroviaria Torino-Lione: TELT e SNCF Réseau aprono i cantieri al pubblico

Il 5 e 6 ottobre i cantieri di Saint-Jean-de-Maurienne e del tunnel di base del Moncenisio saranno accessibili a tutti, previa registrazione online. Chi lo desidera potrà anche scendere nel cuore della montagna e osservare il fronte di scavo della galleria. Attese 2700 persone.



Stati Generali della Logistica Nord Ovest: alleanza riconfermata tra Lombardia, Liguria e Piemonte

La cabina di regia tra le 3 regioni permette di avere una voce unica e di essere protagonisti anche in Europa, attraverso la partecipazione ai gruppi di lavoro internazionali collegati ai Corridoi europei: lo ha sostenuto l'assessore lombardo Terzi, tra i relatori dell'evento assieme ai colleghi Piana (Liguria) e Bussalino (Piemonte).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LA REALE RISPOSTA A TUTTE LE VOSTRE ESIGENZE DI LOGISTICA
 Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali
 T. 02 6691567 - www.assologica.it



Auto, la sostenibilità “silenziosa” è già una realtà. Partita da Milano la marcia di avvicinamento ad Autopromotec 2025

di Giampiero Bottino

condividi l'articolo



È partita da Milano la marcia di avvicinamento ad Autopromotec, la rassegna biennale delle attrezzature e all'aftermarket automobilistico di cui rappresenta l'appuntamento più importante a livello internazionale e la cui prossima edizione, la trentesima, è in programma nella consueta cornice di Bologna Fiere dal 21 al 25 maggio 2025.

Per... ingannare l'attesa dell'apertura degli stand dedicati a oltre 580 categorie merceologiche Promotec, società di servizi che fa capo a due associazioni di categoria, l'Airp dei ricostruttori d pneumatici e l'Aica nella quale si riconoscono i costruttori di autoattrezzature, ha creato gli "Autopromotec talks", un ciclo di convegni dedicati ai tanti temi – mai così numerosi, nè così caldi – sui quali il mondo della mobilità è chiamato a confrontarsi.

EVENTI



LA KERMESSE
Mondial de l'Auto di Parigi, ecco tutte le Case presenti alla 90ma edizione dal 15 al 20 ottobre

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



CARAVAN DÜSSELDORF
Un Daily Switch 4x4 in
ottica giungla allo stand
Iveco. Eurocargo
“avventuroso” da quasi
555mila euro



LA KERMESSA
Motori Capitale, tante
iniziative per rilanciare
veicoli d'epoca. Con ASI e
Acì Storico protagonisti
dell'evento



Il primo incontro, organizzato come detto a Milano, nella prestigiosa sede del locale Automobile Club, si è incentrato su un argomento tanto attuale quanto impegnativo come il titolo scelto per identificarlo: «Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto».

Un tema che Pietro Meda, “padrone di casa” in quanto vicepresidente vicario della sede dei lavori, ha introdotto mettendo l'accento sul fatto che parlare di mobilità equivalga a parlare di economia circolare, mentre Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia, ha sottolineato a suon di cifre come l'industria europea dell'auto (che tra l'altro dal 2019 ha perso 5 milioni di veicoli assemblati) tra il 2005 e il 2023 per ogni unità prodotta abbia ridotto del 15% l'energia impiegata e dimezzato le emissioni di CO2 e l'utilizzo dell'acqua, mentre il tasso di riciclaggio dell'acciaio ha superato l'80%.



A questi interventi di carattere più istituzionale hanno dato supporto la esperienze maturate “sul campo” dalle aziende del settore. Lo ha fatto Matteo De Tomasi, presidente e ad di Michelin Italia, ricordando come in Europa quasi la totalità degli pneumatici giunti a fine vita venga recuperato per altri impieghi, mentre l'amministratore delegato di Washtec Gianluca Meschi ha evidenziato come, implementando i sistemi di riciclo, gli autolavaggi automatici possano ridurre fino all'85% i consumi di acqua, portandoli a livelli inferiori a quelli di una lavatrice domestica o di una doccia di cinque minuti.

Massimo Greggio, ad di Usi Italia, ha invece messo l'accento sull'introduzione di un

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

software capace di ottimizzare il funzionamento delle cabine di verniciatura che, contando anche l'essiccazione, rappresentano uno snodo fortemente energivoro nel ciclo produttivo di un'auto destinata ad andare sulla strada, e non necessariamente sulla spinta di un motore elettrico, come ha sostenuto Marco Seimandi, vicepresidente di Westport Fuel System Italia, ricordando le soluzioni green rappresentate dai bio-carburanti, già disponibili e facili da produrre per alimentare in modo più sostenibile i motori a combustione interna.

A proposito dei sistemi di propulsione tradizionali, la sostenibilità si può perseguire con la corretta manutenzione e, quando serve, l'accurata riparazione dei mezzi circolanti. Lo ha ricordato Federica Bertoldi, responsabile comunicazione di Lkq Rhiag che ha messo l'accento sulle quattro R (Riparo, Riciclo, Riuso, Rigenero), lo ha condiviso Renzo Servadei, l'amministratore delegato di Promotec che ha chiuso i lavori del convegno, al quale seguiranno altri appuntamenti su temi come Intelligenza artificiale, Data act, Made in Italy, Racing e Sicurezza.

condividi l'articolo



Domenica 29 Settembre 2024 - Ultimo aggiornamento: 20:05 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



JLR investe 500 milioni di sterline per Halewood. Sito produttivo inglese trasformato per produzione EV



Volkswagen abbassa ancora previsioni vendite e redditività per il 2024. Margine operativo al 5,6% (dal 6,5-7%)



Ferrari, Vigna: «Su auto elettrica siamo sulla buona strada, sarà presentata nel quarto trimestre 2025»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Rally Cile, Toyota vince ancora con Rovannerä. Sul podio Evans e Tänak. Neuville (Hyundai) sempre leader in classifica



Martin re d'Indonesia, Bagnaia rimonta sul podio. Lo spagnolo della Ducati Pramac allunga in classifica



Gp Indonesia, gioia Martin: «Questa non è solo una vittoria». Bagnaia: «Una gara davvero difficile»

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



BREAKING NEWS POLITICA

CONSIGLI INFORMATICI IMPRESSUM

CONTACT US



BORSA

Anfia, in aumento l'import di autoveicoli: +6,8% nei primi sei mesi del 2024

September 29, 2024 Cronaca

(Teleborsa) – Nei primi sei mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+6,8% rispetto ai primi sei mesi del 2023). Sia il comparto dei veicoli industriali che il comparto delle autovetture, mostrano incrementi nelle importazioni (rispettivamente +6,0% e +12,7%). Al contrario, l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi sei mesi del 2023, -15,8%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato, 2024 cala dell'1,0%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 21,0%. Il saldo è negativo per circa 9,9 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 776 milioni per i veicoli industriali. È quanto emerge dal focus di Anfia sul trade automotive a giugno.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,5% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel periodo

Sport



SPORT

“Vogliono riprendersi la Juve”. Lo scatto prima delle nozze Buffon-D'Amico

September 29, 2024 Cronaca

La foto di Andrea e Max sorridenti e in vena di progetti stuzzica i tifosi bianconeri: per qualcuno c'è anche



Samardzic salva gli orobici al 90', Castro inarrestabile, ingenuità di Lucumi

September 29, 2024



Vlahovic rinato e difesa da record, la Juve di Thiago Motta ora fa sognare

September 28, 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

gennaio-giugno del 2024, il 60,5% del totale. Tra i paesi di destinazione **extra europei**, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (18,9%), seguiti da **Giappone** (3,8%) e **Algeria** (2,4%).

Per quanto riguarda il comparto della **componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del 7,4%, che l'export, dell' 1,8%, con un saldo positivo di circa 3,5 miliardi di euro (era di 2,9 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'**Europa** rappresenta il 79,1% del valore dell'import e il 79,5% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'**Asia**, da cui l'Italia importa il 13,7% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il **Nord America**: 9,6% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 24,1% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Francia e la Polonia per quanto riguarda sia le importazioni che le esportazioni.

[Source link](#)



bentornato Vlahovic, segnali da Koopmeiners. De Winter, errore pesante

September 28, 2024

Cambi

[FreeCurrencyRates.com](https://freecurrencyrates.com)

Cryptocurrencies

	USD	EUR	CNY	GBP
BTC		\$ 65,755.8	(-0.24%)	▼
ETH		\$ 2,670.63	(-0.98%)	▼
XMR		\$ 158.20	(-3.04%)	▼
LTC		\$ 69.91	(-1.96%)	▼
DASH		\$ 25.63	(-2.02%)	▼

← **A volte un cane può salvare la famiglia – Libero Quotidiano** **Eredità Agnelli: legali fratelli Elkann, 'non esiste né è mai esistito patrimonio' occulto** →

You May Also Like



Bolletta luce, Arera: Maggior Tutela + 8,8% nel IV trimestre 2024 per i clienti vulnerabili

September 28, 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849