



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 26 novembre al 2 dicembre 2024

Torino, 6 dicembre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Ansa.it	29/11/2024	<i>Strada verso la transizione, focus all'assemblea pubblica Anfia</i>	2
25	Giornale di Brescia	29/11/2024	<i>A Brescia la guida autonoma sara' al servizio dei cittadini</i>	6
21+25	Il Mattino - Ed. Avellino	29/11/2024	<i>Sulle vie di Lioni l'auto a guida autonoma</i>	7
91	Economy	01/12/2024	<i>Il lato b della transizione (A.Ruffo)</i>	9
10/16	Parts Truck	01/12/2024	<i>Autunno caldo</i>	10
18/19	Parts Truck	01/12/2024	<i>Rimorchi e semirimorchi</i>	17
20/23	Parts Truck	01/12/2024	<i>Componenti automotive tra crisi e rinnovamento</i>	19
24/41	Parts Truck	01/12/2024	<i>One day Truck 10 e lode</i>	23
2/3	La Stampa	02/12/2024	<i>Timori per la tenuta del comparto l'automotive in crisi spaventa l'Ue (C.Luise)</i>	40
1+3	Il Mattino	02/12/2024	<i>Quanto vale l'impatto su pomigliano e Melfi (N.Santonastaso)</i>	41
2	La Nazione - Ed. Pisa	02/12/2024	<i>Automotive e filiera toscana. Il convegno</i>	44
	Borsaitaliana.it	02/12/2024	<i>Auto Italia: Anfia, in 2024 attese vendite -1% a 1,55 mln, Governo sostenga offerta</i>	45
	Borsaitaliana.it	02/12/2024	<i>Mercato auto in calo a novembre: "segni di crisi preoccupanti"</i>	46
	Contropiano.org	02/12/2024	<i>Esplose lautomobile occidentale</i>	48
	Geagency.it	02/12/2024	<i>Auto, Anfia: A novembre -12,7% immatricolazioni veicoli a benzina e -21,3% diesel</i>	50
	Ilfattoquotidiano.it	02/12/2024	<i>Cassa integrazione, pochi modelli e vendite di Stellantis in calo (nonostante il mercato faccia +1%)</i>	53
	Ilfoglio.it	02/12/2024	<i>**Stellantis: Vavassori (Anfia), serve piu' produzione e attenzione a componentistica**</i>	55
	Ilmattino.it	02/12/2024	<i>Stellantis: Vavassori (Anfia), serve piu' produzione e attenzione a componentistica</i>	56
	Ilmessaggero.it	02/12/2024	<i>Stellantis: Vavassori (Anfia), serve piu' produzione e attenzione a componentistica</i>	57
	IlsecoloXIX.it	02/12/2024	<i>Mercato auto in calo a novembre: "segni di crisi preoccupanti"</i>	58
	Lanazione.it	02/12/2024	<i>Automotive e filiera toscana. Il convegno</i>	59
	Lastampa.it	02/12/2024	<i>Mercato auto in calo a novembre: "segni di crisi preoccupanti"</i>	61
	Lastampa.it	02/12/2024	<i>Timori per la tenuta del comparto, l'automotive in crisi spaventa l'Ue</i>	63
	Partswweb.it	02/12/2024	<i>Mercato auto in rosso anche a novembre, continua il calo delle elettriche</i>	64
	Partswweb.it	02/12/2024	<i>Parts Aftermarket Congress 2024: guarda il video di un grande successo!</i>	68
	Quattroruote.it	02/12/2024	<i>Con 4R di dicembre In allegato Fleet&Business Special Edition</i>	71
	Quattroruote.it	02/12/2024	<i>Nuovo Quattroruote Scopri il numero di dicembre - VIDEO</i>	74
	Sicuraauto.it	02/12/2024	<i>Lioni Borgo 4.0: la cittadina smart piu' sicura per veicoli e pedoni</i>	77

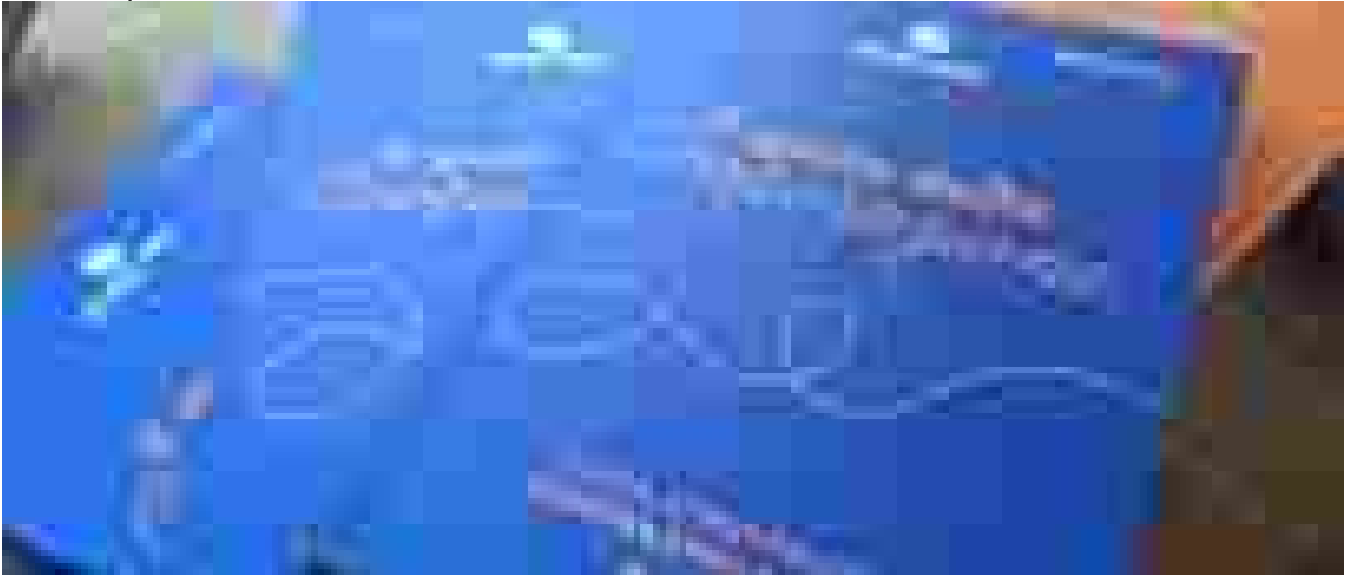
Menu

Siti Internazionali

Abbonati



È online lo speciale di ANSA.it sul Giubileo



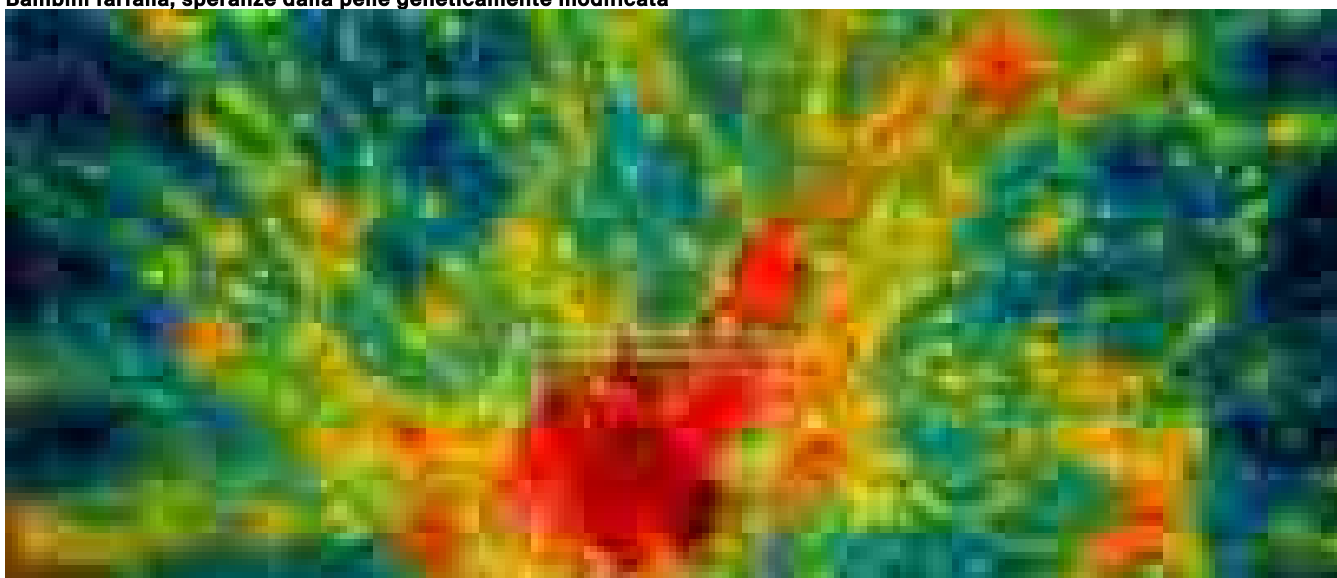
Il gusto della Cooperazione, guida ai ristoranti del riscatto sociale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

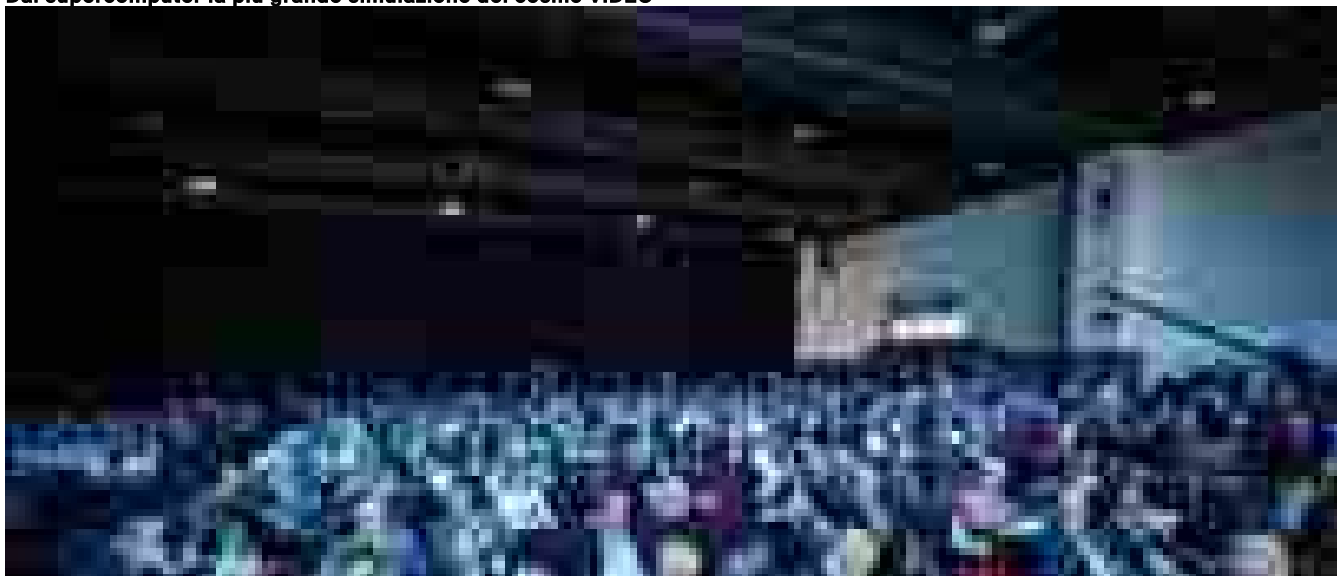
089849



Bambini farfalla, speranze dalla pelle geneticamente modificata



Dal supercomputer la più grande simulazione del cosmo VIDEO



ANSAcom

Assemblea Ancl, dialogo tra pubblico e privato su futuro Comuni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Temi caldiUcrainasindaco di Vigevanasclopero generaleLibanoFI Lega
/ **MOTORI** / Mondo Motori

Naviga ⋮

Strada verso la transizione, focus all'assemblea pubblica **Anfia**

L'evento in programma l'11 dicembre a Palazzo Brancaccio a Roma

ROMA, 29 novembre 2024, 12:51

Redazione ANSA



↑ Strada verso la transizione, focus all'assemblea pubblica Anfia © ANSA/Web

"Ritrovare la strada. Insieme per affrontare la transizione": è questo il tema dell'assemblea pubblica di **Anfia**, associazione nazionale filiera industria automobilistica, in programma mercoledì 11 dicembre a Palazzo Brancaccio a Roma.

L'iniziativa, che rappresenta un momento di confronto tra associati e stakeholder per fare il punto sulle attività associative e sui temi centrali nel dibattito relativo all'evoluzione del settore, sarà inoltre l'occasione per mostrare l'unità di intenti che lega la filiera italiana e quella europea, così come costruttori e componentisti. L'incontro vuole anche invitare tutte le aziende ad essere reattive e proattive di fronte alla transizione energetica, puntando sull'innovazione per stare al passo con la rivoluzione della mobilità nel contesto competitivo globale.

Ad aprire i lavori, la relazione del presidente **Anfia**, Roberto Vavassori, seguita dall'intervento di Dario Duse, Partner & Managing Director, Emea leader Automotive and Industrial di AlixPartners, che presenterà i risultati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dell'analisi settoriale "Piano per la competitività del settore automotive italiano" condotta in collaborazione con **Anfia** e frutto dei lavori del Tavolo Sviluppo Automotive insediato al Mimit. Nel corso dell'assemblea è prevista anche una tavola rotonda in cui a confrontarsi sulle strategie e le politiche per il settore automotive a livello europeo saranno, oltre al numero uno di **Anfia**, Marco Stella, vice presidente **Anfia** e vice presidente Clepa, Mathias Zink, presidente Clepa e ceo Powertrain e Chassis - Schaeffler AG, François Provost, chief Procurement, Partnerships and Public Affairs officer - Renault Group. A chiudere i lavori della giornata l'intervento del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

12:52

AlmaLaurea, l'età media di accesso al dottorato è di 32,4 anni

12:45

Cgil-Uil, adesione allo sciopero oltre il 70% e piazze piene

12:41

Scontri tra forze dell'ordine e antagonisti a Torino

12:37

Scontri tra forze dell'ordine e antagonisti a Torino

12:25

A ottobre l'export extra Ue cala del 3,5%, l'import +1,1%

Video >

12:03

Confindustria, Maria Anghileri è la nuova presidente dei Giovani



Lutte le news >
Pagani Utopia Coupe', emozione di guida senza tempo



Alfa Romeo 33 Stradale tocca i 333 km/h a Nardò

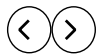


Mobilize Duo e Bento ampliano l'offerta di mobilità sostenibile del gruppo Renault



Prometeon non teme la sfida della Dakar 2025

Iscriviti alle newsletter



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A Brescia la guida autonoma sarà al servizio dei cittadini

Savaresi: «Primo test a gennaio»
Dagli esperti dell'auto appello alla neutralità tecnologica

Gli interventi

BRESCIA. Se la questione dell'automotive si risolvesse tutta in un duello a singolar tenzone tra endotermico ed elettrico i giochi sarebbero fatti: o vince l'uno o vince l'altro. E stop. Invece la partita è ben più complessa di così e abbraccia usi delle persone e contesti geopolitici, risorse economiche e scelte politiche. E parla di motori elettrici, endotermici ma anche legati ad altre soluzioni tecnologiche, dai biocarburanti ai combustibili sintetici.

«Ecco perché il bando dal 2035 di veicoli a benzina e Diesel è una stupidaggine, unitamente al sistema di multe che dal 2025 scatterà per i costruttori del continente» ha affermato Alfredo Altavilla responsabile sviluppo in Europa della casa automobilistica cinese Byd. Non stupisca però che il marchio

sia uno dei principali produttori di veicoli elettrici nel Paese asiatico, «perché il 70% della produzione è in realtà rivolta all'ibrido» ha precisato. Ancora una volta ciò conferma che la fossilizzazione sul manicheo scontro tra endotermico ed elettrico, «una diatriba tribale» secondo il presidente dell'Associazione nazionale filiera industria automobilisti-

ca Roberto Vavassori, non fa vedere la vera portata del problema che vive l'automotive: «Calo della domanda, sovrapproduzione, capacità produttiva cinese e l'assolutismo dei regolamenti europei, con i quali sono state calate dall'alto le scelte, sono le più grandi questioni in ballo - ha aggiunto il numero uno di Anfia -. Ma, non fermandosi solo al mercato europeo ma cercando sbocchi anche nel resto del mondo, sforziamoci di aprire gli occhi verso le varie opportunità».

Partnership con A2A. E se si parla di opportunità, il professore di Ingegneria dell'automazione del Politecnico di Milano Sergio Savaresi ne ha portata sotto gli occhi di tutti una, ancora poco conosciuta o me-

Secondo Losio il comparto bresciano dei componenti può trovare spazi nei settori difesa e aerospazio

glio, travisata: la guida autonoma. «I veicoli elettrici non si addicono al modello dell'auto privata tipica del nostro mondo occidentale, dove i veicoli rimangono per lungo tempo fermi - ha spiegato -. Va benissimo invece per spostamenti condivisi nell'ottica della sharing economy». Qui però il problema è legato al raggiungere le vetture, spesso fisicamente lontane dall'utente. «Con la guida autonoma le auto potrebbero andare dove servono» ha evidenziato, annunciando anche che la prima sperimentazione di mobilità auto-



Sul palco. Da sinistra Giovanni Milani, Alfredo Altavilla e Roberto Vavassori

noma al servizio del cittadino avverrà proprio a Brescia: «Il primo chilometro in autonomo verrà percorso il 22 gennaio del 2025, in partnership con A2A».

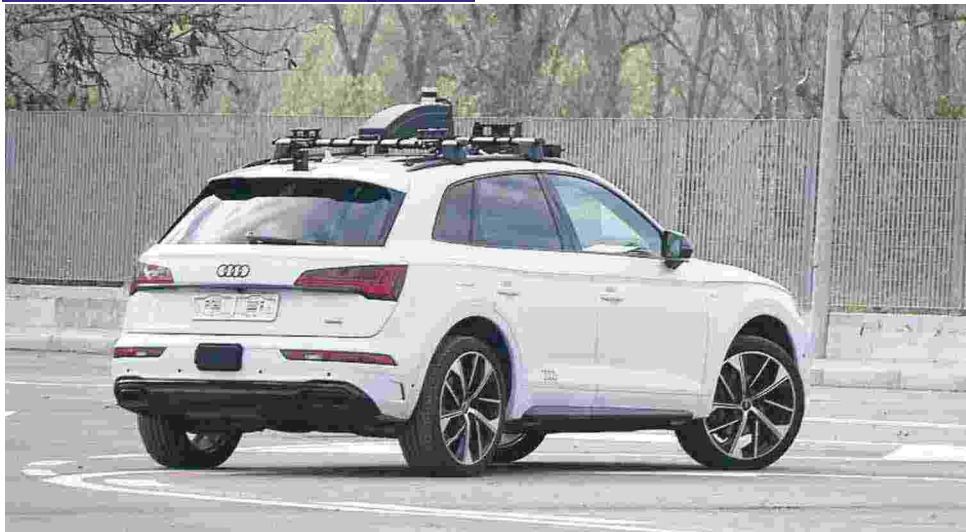
Tutto questo rende ancor più chiaro come, anche alla luce di quel futuro come opportunità secondo la visione del rettore Castelli e del professor Teodori, solo la neutralità tecnologica ha le caratteristiche giuste per rispondere ai timori dell'industria dell'auto bresciana, italiana e persino europea. «Bisogna affrontare il percorso verso la decarbonizzazione al 2050 in modo pragmatico, guardando non solo all'aspetto ambientale ma coniugandolo con quello di sostenibilità economica e sociale - la conferma che è giunta dal vice presidente Hseq del gruppo Eni Giovanni Milani -, perché ci può essere una vera transizione solo se questa è giusta e

se a tutti vengono forniti gli strumenti per arrivare all'obiettivo». Altrimenti la profetia di Altavilla, per il quale «bisogna vedere chi giungerà vivo al 2035», potrebbe avverarsi. Eppure Brescia e il suo territorio non solo hanno le carte in regola per saper affrontare la sfida, hanno gli strumenti per vincerla. Per superare così quella «tempesta perfetta che imperversa sull'automotive», così come ritratta dalla direttrice Vallini, usando la Storia per creare le storie che saranno.

E magari cercando non solo altri mercati ma anche altre direzioni «come per esempio il comparto aerospace and defence - ha suggerito Ivan Losio, partner di EY -, dove le grandi imprese italiane cercano fornitori ma non li riescono a trovare. Qui potrebbe inserirsi la componentistica bresciana». // S. MART.



Laboratorio a cielo aperto



LA SPERIMENTAZIONE Una delle vetture a guida autonoma in prova a Lioni

Sulle vie di Lioni l'auto a guida autonoma

Giulio D'Andrea a pag. 25

Il territorio, le sfide

A Lioni parte il Borgo 4.0 «Qui nasce la smart land»

► Veicoli a idrogeno e senza conducente la nuova tecnologia nei piccoli comuni ► Scudieri (Anfia): «Esempio per tutti sarà un modello di ecosostenibilità»

L'INNOVAZIONE

Giulio D'Andrea

Auto senza conducente e veicoli a idrogeno zero emissioni, in moto e in mostra nell'Area 7 di Lioni. Le montagne e gli alberi sullo sfondo. Sì, un paese dell'entroterra del Sud è stato scelto per sperimentare un modello di Smart City anche perché paese dell'entroterra. Più spazi, maggiori possibilità di studiare modelli e tecnologie rispetto ad una città. Soprattutto se queste tecnologie vanno testate su strada.

«Ma a Lioni - annuncia il patron dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, Pao-

lo Scudieri - arriveranno sindaci da tutto il mondo per osservare da vicino cosa stiamo creando». Scudieri, definito il motore di Borgo 4.0, dice grazie alle 54 aziende internazionali e alla Regione per l'investimento pubblico-privato da oltre 70 milioni di euro in Campania, dirottato su Lioni e su vari centri di ricerca. Lo fa in una giornata in cui si spiegano le varie iniziative con parole, video e simulazioni pratiche. «E dico grazie al territorio che ci ha creduto». Nella pista vengono fatti circolare veicoli elettrici per l'ottimizzazione del funzionamento del pacco batterie, la verifica di prestazioni della trazione elettrica, l'autonomia delle batterie e la simulazione dei servizi del bus. E giusto per ri-

badire la portata di Borgo 4.0, che non è più un progetto ma una realtà, è il responsabile di Lioni Smart Land, nonché comandante della Municipale, Giuseppe Aiello, a svelare: «Nei giorni scorsi abbiamo anche chiuso un accordo con Stellantis e Università di Salerno per il recupero di batterie esauste dei veicoli». Cautela però. I problemi di un'area interna non vengono nascosti. Non è che di punto in bianco Lioni è diventato l'Eden dell'Automotive o primatista nazionale per qualità della vita. E difatti tutti, a cominciare dal sindaco Yuri Gioino, parlano di Borgo 4.0 come punto di partenza. Tuttavia, sottolinea l'assessore regionale all'Innovazione, Valeria Fascione, «l'innovazione stessa può contribuire a

risolvere le criticità di un territorio». Poi guardando al futuro, la Fascione scommette su «giovani, start-up e realtà industriali che grazie a ciò che è stato messo in campo a Lioni, possono arrivare e crescere dando ulteriore slancio a una comunità». Nel mezzo c'è il presente del borgo tecnologico. Un presente fatto di risparmio energetico, pensiline smart, rilevatori che misurano i livelli del fiume, sensori per la qualità dell'aria, sistemi di sicurezza che riducono furti e incidenti, un centro di controllo per la gestione intelligente della mobilità urbana, attraverso la supervisione e presentazione di dati e informazioni sullo stato di sistemi e servizi. I risultati della ricerca scientifica e tecnologica sono stati presentati





sul campo nell'evento «Il "Borgo" si fa futuro: ecco le tecnologie. Lioni modello europeo della mobilità». Tra i relatori anche Vito Merola, direttore generale Università, Ricerca, Innovazione Regione Campania. «Cinque anni fa era utopia, ora vediamo i primi risultati». E Giovanni Fabozzi, coordinatore Piattaforma tecnologica di filiera Borgo 4.0. Che ha puntualizzato: «Borgo 4.0 è la sintesi di un lavoro corale, che ha visto collaborare imprese, centri di ricerca e università unite da un obiettivo comune: rendere concreto il progetto di una smart city focalizzata sulle tecnologie connesse alla mobilità intelligente. Questo modello è replicabile e rappresenta una risposta a obiettivi sempre più complessi legati ai cambiamenti non solo del settore automotive ma del modo stesso in cui si tende oggi a concepire la mobilità». Presentate anche barriere stradali intelligenti, sistemi di illuminazione adattiva, simulazioni di scenari di traffico, infrastrutture di ricarica ultrarapida e veicoli connessi e autonomi. «Le infrastrutture e i sistemi sviluppati a Lioni non solo migliorano la qualità della vita dei cittadini, ma offrono un modello replicabile per altre realtà, posizionando la Campania al centro dell'innovazione nel campo della mobilità connessa e autonoma», aggiungono dal tavolo. «Un progetto pensato e sviluppato in oltre cinque anni, che ora da teoria diventa esempio concreto di innovazione e tecnologie, in Italia e in Europa», scrive sui social la consigliera del presidente De Luca per le Pari opportunità, Rosetta D'Amelio. Presenti ieri anche le scuole, con i ragazzi decisamente a loro agio nel sentire determinati concetti.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



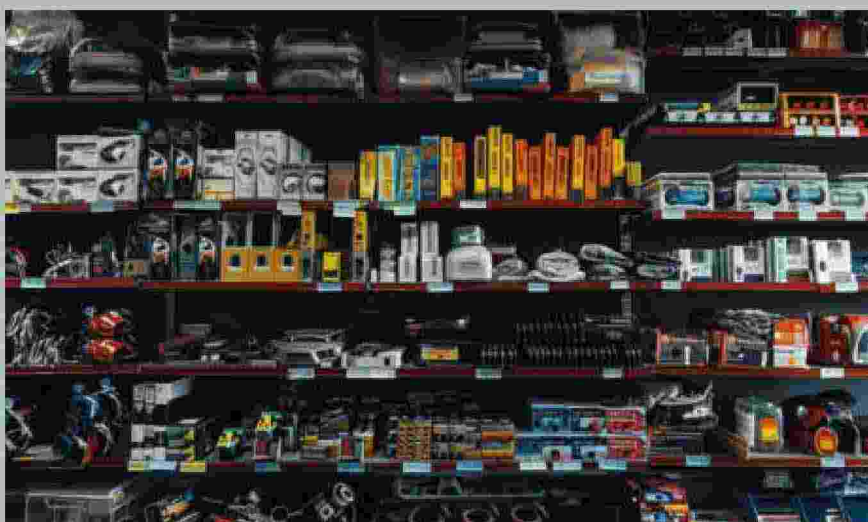
089849

APPROFONDIMENTI

IL LATO B DELLA TRANSIZIONE

C'è un comparto in bilico per la riconversione della mobilità all'elettrico: si tratta dell'aftermarket dei ricambi. Un settore che conta 29mila imprese, occupa 400mila persone e sviluppa un giro d'affari di 28,1 miliardi di euro

di Alfonso Ruffo



Questa volta la rubrica si prende una licenza e piuttosto che parlare di una particolare azienda si concentrerà sull'andamento di un settore vitale per l'economia del Paese e in piena trasformazione, quello dell'aftermarket automobilistico che si occupa di produrre e vendere ricambi. Una filiera che coinvolge in Italia 29mila imprese, in gran parte a conduzione familiare, occupa 400mila persone e sviluppa un giro d'affari di 28,1 miliardi di cui il 70 per cento appannaggio del Nord con una posizione dominante della Lombardia (con il 28,6 per cento del fatturato totale).

I dati sono tratti da una ricerca condot-

ta dal **Centro Studi Tagliacarne** con il supporto dell'associazione di categoria **(Anfia)** e in collaborazione con la **Camera di commercio** di Torino per conto della Camera di commercio Modena. Qui il peso del comparto sulla ricchezza complessiva della provincia è così forte da figurare al terzo posto nel Paese dietro Pesaro e Urbino con un forte condizionamento sulla posizione della regione Emilia Romagna che arriva seconda dietro al Piemonte. Nonostante la crisi dell'auto, il sistema sembra reggere e non temere particolarmente l'insidia delle trasformazioni in atto.

In particolare, le imprese che stanno riconvertendo il proprio modello di bu-

siness in ragione dell'opzione elettrica sono ancora molto poche: il 5,4 per cento del totale mentre il 77,4 per cento mantiene le sue posizioni rinviando ogni decisione. Nonostante questo, si riscontra una forte spinta a soluzioni green con il 43,7 per cento del campione che ha già realizzato investimenti "verdi" e il 51,3 per cento che si prepara a farlo. Dunque, la scelta conservativa sembra più dovuta a una mancanza di fiducia nella nuova tecnologia che a pigrizia o mancanza di volontà.

Per fronteggiare le sfide di cui c'è piena consapevolezza, le imprese chiedono al governo sei azioni in via principale. Nell'ordine: contributi per contrastare il caro energia, sostegno per l'adozione di scelte legate alle misure 4.0, incentivi per le innovazioni e più in generale per le attività di ricerca e sviluppo, aiuti per l'accesso a nuovi mercati sia nazionali che internazionali, la messa a punto di un piano industriale di medio periodo con il quale ci si possa confrontare, risorse per formare o riqualificare le competenze dei lavoratori.

IL 43,7% DELLE IMPRESE DEL SETTORE INTERPELLATE DAL CENTRO STUDI TAGLIACARNE HA GIÀ REALIZZATO INVESTIMENTI GREEN

UOMINI & DENARI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Autunno **CALDO**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MERCATO

La partita 2024 si giocherà tutta nell'ultimo trimestre dell'anno: leggeri e pesanti in moderata crescita, autobus ancora positivi grazie agli investimenti pubblici, trainati sempre negativi. Economia italiana e congiuntura internazionale in moderata crescita

di Miriam Sala

crescita, con le prime che si stabilizzano e le seconde che, nonostante alcune difficoltà, mantengono una crescita superiore. In generale, l'economia mondiale continua a risentire delle incertezze derivanti dalle tensioni geopolitiche, dall'inflazione e dalle conseguenze delle politiche monetarie restrittive, con la crescita trainata principalmente dai mercati emergenti dell'Asia, in particolare da India e Cina.

LA CONGIUNTURA INTERNAZIONALE

Le economie emergenti, guidate dall'Asia, mantengono una crescita più sostenuta rispetto ai Paesi avanzati. Nel 2024 la crescita nei mercati emergenti dovrebbe raggiungere il 4,0%, leggermente inferiore rispetto al 4,3% del 2023. Cina e India sono i principali motori di questa espansione, anche se con tassi di crescita più moderati rispetto agli anni precedenti. Il settore delle esportazioni rimane cruciale per molti Paesi emergenti, mentre la domanda interna continua a rafforzarsi. La Cina si trova a fronteggiare una crescita più moderata, con un PIL previsto in aumento del 4,5% nel 2024, in calo rispetto al 5,4% del 2023. Il settore immobiliare continua a rappresen-

tare una delle principali debolezze economiche, mentre la domanda interna rimane sottotono. Tuttavia, il miglioramento delle esportazioni nette e la risposta politica del Governo cinese sono previsti come fattori di stabilizzazione della crescita. Anche in India la crescita dovrebbe rallentare leggermente, passando dall'8,2% del 2023 al 7,0% nel 2024, con un ulteriore rallentamento al 6,5% nel 2025. Questo calo riflette l'esaurimento della domanda interna accumulata durante la pandemia. Tuttavia, la crescita rimane sostenuta dalla forte domanda interna e dalla resilienza del settore dei servizi. La crescita nelle economie avanzate nel 2024 è prevista attorno all'1,8%, in linea con l'anno precedente. Gli Stati Uniti e l'Eurozona mostrano segnali di ripresa, ma con tassi di crescita più lenti rispetto al recente passato. L'inflazione, sebbene in calo, rimane una sfida, con le principali banche centrali che continuano a mantenere una politica monetaria prudente per contenere le pressioni inflazionistiche. Negli Stati Uniti, la crescita economica è prevista in calo dal 3,2% del 2023 al 2,5% nel 2024 a causa dell'aumento dei tassi di interesse e dell'inflazione. La spesa dei consumatori rimane

11

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Le ultime stime del Fondo Monetario Internazionale delineano uno scenario di crescita contenuta, con il prodotto interno lordo mondiale stimato in aumento del 2,7% rispetto al 2,8% del 2023. Le economie avanzate e quelle emergenti mostrano differenze significative in termini di dinamiche di

MERCATO



LCV

ITALIA - LCV CON PTT ≤3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 9/10/2024 - ELABORAZIONI PER DATA TARGA

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	17.950	13.292	35,0
Febbraio	18.079	14.867	21,6
Marzo	20.272	19.065	6,3
Aprile	16.464	13.635	20,7
Maggio	18.502	17.388	6,4
Giugno	20.633	17.029	21,2
Luglio	16.863	16.510	2,1
Agosto	7.588	10.942	-30,7
Settembre	14.204	17.643	-19,5
Ottobre	16.535	19.476	-15,1
Novembre	-	19.158	0,0
Dicembre	-	17.727	0,0
Totale	167.090	196.732	-15,1
Gen-Ott	167.090	159.847	4,5

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

12

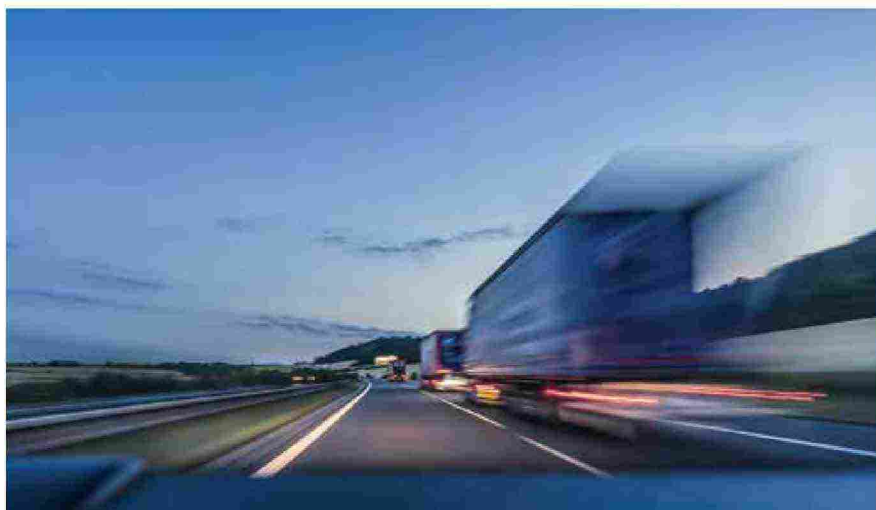
robusta, sostenuta da un mercato del lavoro solido, ma si prevede un rallentamento degli investimenti privati a causa dei costi di finanziamento più elevati. Anche se la Federal Reserve ha iniziato a ridurre i tassi di interesse nel settembre 2024, la politica monetaria resta restrittiva. In Giappone la crescita rallenterà significativamente, passando dallo 0,9% nel 2023 a un modesto 0,2% nel 2024. Questo rallentamento è dovuto a interruzioni temporanee della fornitura, in particolare nel settore automobilistico, e alla diminuzione dei benefici derivanti dall'aumento del turismo. Si prevede un recupero più marcato nel 2025, con una crescita stimata all'1,1%.

Il Regno Unito si sta riprendendo da un periodo di forte inflazione e aumento dei tassi d'interesse. Per il 2024 la crescita è prevista all'1,1%, in aumento rispetto al -0,3% del 2023. L'attenuarsi delle pressioni inflazionistiche e una politica monetaria meno restrittiva dovrebbero sostenere la domanda interna.

Nell'Area Euro la crescita economica è prevista in aumento dallo 0,4% del 2023 allo 0,8% nel 2024, con un ulteriore incremento all'1,2% nel

2025. L'Italia, tra le maggiori economie dell'area, beneficia del piano di ripresa europeo, con una crescita stimata allo 0,7% nel 2024. Tuttavia, la Germania sta affrontando difficoltà nel settore manifatturiero, il che limita la sua espansione economica.

Secondo Eurostat, l'inflazione annuale nell'area dell'euro dovrebbe attestarsi al 2,2% ad agosto 2024, in calo rispetto al 2,6% di luglio. Considerando le principali componenti dell'inflazione nell'area dell'euro, si prevede che i servizi registreranno il tasso annuo più elevato ad agosto (4,2% rispetto al 4,0% di luglio), seguiti da prodotti alimentari, alcolici e tabacco (2,4% rispetto al 2,3% di luglio), beni industriali non energetici (0,4% rispetto allo 0,7% di luglio)





AUTOCARRI

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

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 9/10/2024 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	2.964	2.586	14,6
Febbraio	2.319	2.207	5,1
Marzo	2.623	2.640	-0,6
Aprile	2.363	1.994	18,5
Maggio	3.120	2.967	5,2
Giugno	3.487	2.792	24,9
Luglio	2.792	2.796	-0,1
Agosto	1.396	2.567	-45,6
Settembre	1.741	1.613	7,9
Ottobre	2.241	2.237	0,2
Novembre	-	2.616	0,0
Dicembre	-	1.874	0,0
Totale	25.046	28.889	-13,3
Gen-Ott	25.046	24.399	2,7

Area geografica	Gen-Ott 2024	Gen-Ott 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	7.127	6.959	2,4
Nord Est	7.124	6.675	6,7
Centro	3.909	3.901	0,2
Sud-Isola	6.886	6.864	0,3
Totale	25.046	24.399	2,7

Classi di peso (kg)	Gen-Ott 2024	Gen-Ott 2023	Var. % 24/23
3.501 - 5.000	286	126	127,0
5.001 - 8.000	1.840	1.906	-3,5
8.001 - 12.500	1.091	1.110	-1,7
12.501 - 16.000	856	742	15,4
> 16.000	20.973	20.515	2,2
Totale	25.046	24.399	2,7

Tipologia	Gen-Ott 2024	Gen-Ott 2023	Var. % 24/23
Trattori	12.726	12.932	-1,6
Cabinati	12.320	11.467	7,4
Totale	25.046	24.399	2,7

Destinazione	Gen-Ott 2024	Gen-Ott 2023	Var. % 24/23
Cantiere	2.707	2.164	25,1
Stradali	22.339	22.235	0,5
Totale	25.046	24.399	2,7

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

ed energia (-3,0% rispetto all'1,2% di luglio). A settembre 2024, il tasso di disoccupazione nell'UE era al 5,9% e nell'Eurozona al 6,3%, stabile rispetto ad agosto e in calo rispetto a settembre 2023. La disoccupazione giovanile (under 25) era al 14,8% nell'UE e al 14,4% nell'Eurozona. La disoccupazione tra i rifugiati ucraini ha visto 267.000 registrazioni nei servizi pubblici a settembre 2024. Le differenze di genere sono minime, con il tasso di disoccupazione femminile al 6,1% e maschile al 5,8%. Ad agosto 2024, la produzione industriale stagionalizzata è aumentata dell'1,8% nell'Area Euro e dell'1,3% nell'UE rispetto a luglio. A luglio 2024, la produzione era scesa dello 0,5% nell'Area Euro e dello 0,3% nell'UE. Su base annua, rispet-

to all'agosto 2023, la produzione ha registrato un incremento dello 0,1% nell'Area Euro e dello 0,2% nell'UE. Più nel dettaglio nell'Eurozona, su base congiunturale, ad agosto 2024 la produzione industriale è calata dello 0,3% per i beni intermedi, mentre risulta in aumento dello 0,2% per i beni di consumo non durevoli, dello 0,4% per l'energia, dell'1,7% per i beni di consumo durevoli e del 3,7% per i beni strumentali. Nell'UE, la produzione è scesa dello 0,4% per i beni di consumo non durevoli e dello 0,2% per i beni intermedi, mentre cresce dello 0,2% per l'energia, dell'1,4% per i beni durevoli e del 3,6% per i beni strumentali. I migliori incrementi mensili si registrano per Irlanda (+4,5%), Germania e Lituania (+3,3%) e Malta (+2,7%). I Paesi

membri che registrano i peggiori cali sono invece Lussemburgo (-9,2%), Croazia (-4,6%) e Danimarca (-4,5%). Rispetto ad agosto 2023, nell'Area Euro la produzione industriale è calata del 4,8% per i beni durevoli e del 2,7% per i beni intermedi. Risultano in aumento invece i beni strumentali (+0,2%), i beni di consumo non durevoli (+2%) e l'energia (+2,6%). Nell'UE si registrano le seguenti flessioni: -3,9% per i beni durevoli e -2,4% per i beni intermedi. Risultano in crescita del 3,1% i beni non durevoli, del 2,2% l'energia e dello 0,2% i beni strumentali. Gli Stati membri che registrano i migliori incrementi annuali: Irlanda (+15,8%), Danimarca (+10,7%) e Slovenia (+7,2%). Lussemburgo (-11,7%), Estonia (-6,0%) e Unghe-

MERCATO

ORIZZONTE EUROPA

I primi 9 mesi dell'anno secondo i dati Acea

Acea ha recentemente pubblicato i dati aggiornati ai primi tre trimestri del 2024 relativi ai veicoli commerciali e industriali. Il report mostra un quadro complesso per il mercato dei veicoli commerciali nell'Unione Europea (UE); si registrano infatti andamenti contrastanti: mentre le immatricolazioni di furgoni e autobus sono in aumento, il settore dei camion evidenzia una contrazione. Ecco un'analisi più dettagliata e alcune previsioni basate su questi dati.

Veicoli commerciali leggeri
Nei primi nove mesi del 2024, le vendite di furgoni in Europa (UE + EFTA + UK) sono aumentate del 7,5%, raggiungendo un totale di 1.484.698 unità. La crescita è stata trainata principalmente da una domanda elevata nei mercati chiave, tra cui Spagna (+16,7%), Germania (+8,2%), Italia (+7,3%) e Francia (+5,8%). Questo incremento riflette il dinamismo del settore delle consegne e del trasporto urbano leggero, reso necessario dall'aumento delle attività di e-commerce. La preferenza per i veicoli diesel in questa categoria è

ancora dominante con l'84,6% del mercato, in crescita del 10,6%, mentre i furgoni elettrici hanno subito un calo significativo del 12,8% scendendo al 5,7% del totale. Il calo dei veicoli elettrici può essere imputabile ai costi elevati e alla limitata disponibilità di infrastrutture di ricarica, soprattutto in aree meno servite.

Veicoli commerciali medi e pesanti
Al contrario, il segmento dei camion ha registrato una contrazione, con un calo complessivo dell'1,9% nelle vendite pari a 298.208 unità. Il calo è stato più marcato nel comparto dei camion pesanti (-6,5%), mentre i camion medi hanno mostrato una crescita modesta del 3%. Tra i mercati principali, Germania e Francia hanno evidenziato rispettivamente una diminuzione del 7% e del 4,3%, mentre la Spagna ha registrato un incremento del 12% e l'Italia del 2,1%. Questo andamento suggerisce difficoltà di approvvigionamento per i mezzi pesanti e una certa cautela da parte delle aziende, che tendono a rinviare l'aggiornamento delle flotte per fare fronte all'incertezza economica e ai costi legati alla transizione ecologica. La quota di mercato per i camion diesel

rimane alta al 95,3% nonostante un calo del 7,3% nelle vendite complessive. Mentre le vendite di camion elettrici hanno mostrato una crescita significativa in mercati come Germania (+56,8%) e Danimarca (+22,3%), il totale delle vendite per questo segmento è ancora contenuto.

Autobus

Il settore degli autobus ha registrato una crescita consistente (+19,3%) nei primi tre trimestri del 2024, con un totale di 34.835 unità vendute. La Spagna ha contribuito significativamente a questa crescita con un aumento del 21,8%, seguita dall'Italia con un +21%. La domanda di autobus è spinta dalle politiche di rinnovo delle flotte urbane, incentivate da programmi governativi che promuovono mezzi a basse emissioni. Gli autobus elettrici in particolare hanno registrato una crescita del 24,9%, portando la loro quota al 15,9%. La crescita è particolarmente rilevante in Paesi come l'Italia (+72,9%) e la Germania (+11,4%), dove sono state adottate misure specifiche per la sostenibilità dei trasporti pubblici. L'andamento del mercato dei veicoli commerciali nel 2024 riflette

14

ria (-4,2%) sono invece i Paesi che registrano le maggiori flessioni su base tendenziale. Per il solo comparto automotive (Ateco 29), la

produzione industriale risulta in aumento del 13,4% nell'Unione Europea a 27 Stati e del 15,2% nell'Area Euro rispetto a luglio 2024. Su

base tendenziale le variazioni sono positive, seppure più contenute: +1% per l'Unione e +0,5% per l'Europa.

sia l'influenza di fattori economici sia le politiche europee in tema di sostenibilità. L'aumento delle vendite di furgoni e autobus evidenzia una ripresa del comparto della mobilità commerciale leggera e del trasporto pubblico, settori strategici in una fase di trasformazione verso modelli di mobilità più ecologici. Tuttavia, il calo nelle vendite di trucks indica cautela da parte delle aziende del settore industriale che rimandano l'aggiornamento delle proprie flotte, probabilmente a causa dell'incertezza economica e delle sfide legate alla transizione energetica. L'andamento delle vendite di veicoli a combustibili alternativi presenta una dinamica variegata: mentre il diesel domina ancora, i veicoli elettrici fanno fatica a guadagnare terreno nei segmenti più difficili, come per esempio quello dei pesanti. L'infrastruttura di ricarica e il costo d'acquisto rimangono barriere significative, specialmente per le aziende di piccole e medie dimensioni che rappresentano una quota rilevante del mercato dei veicoli commerciali.

Previsione per l'intero anno 2024
L'incremento delle vendite di furgoni potrebbe proseguire, con una crescita annua stimata attorno al 9-10%. Questo risultato sarà sostenuto dalla forte domanda del

settore delle consegne e dalla spinta verso mezzi più leggeri e flessibili. La contrazione nel segmento dei camion è probabile che continui, con una chiusura d'anno in calo del 7-8%. La crisi economica in alcuni settori industriali potrebbe ulteriormente frenare gli investimenti in nuove flotte, soprattutto per quanto riguarda i mezzi pesanti. Il mercato degli autobus potrebbe chiudere l'anno con una crescita intorno al 15-17% grazie alla domanda da parte del settore pubblico per veicoli più sostenibili, incentivata dai programmi di rinnovamento delle flotte urbane. Il diesel continuerà a rappresentare una quota rilevante per tutti i segmenti, ma ci si aspetta una progressiva crescita degli autobus elettrici, mentre per camion e furgoni elettrici i miglioramenti saranno più lenti. Per quanto riguarda l'anno in corso, i veicoli elettrici nei segmenti dei camion e dei furgoni potrebbero rimanere stabili, senza segnare crescite significative. Come si vede, il mercato europeo dei veicoli commerciali mostra segnali di ripresa in alcuni segmenti, sebbene le sfide della transizione energetica e dell'incertezza economica continuino a influenzare in particolare il settore dei camion.

LA CONGIUNTURA ITALIANA

L'Italia si trova in una fase di crescita moderata, con un PIL previsto in aumento dello 0,7% nel 2024, un

valore in linea con il 2023. Il piano di ripresa e resilienza finanziato dall'Unione Europea gioca un ruolo cruciale nel sostenere la domanda

interna, soprattutto attraverso investimenti pubblici. Tuttavia, il Paese affronta difficoltà strutturali, tra cui una produttività stagnante e la necessità di riforme strutturali per migliorare la competitività. Secondo le stime preliminari della "Nota sull'andamento dell'economia italiana" di Istat pubblicata lo scorso 8 novembre, il livello del PIL italiano è rimasto stazionario nel terzo trimestre rispetto ai tre mesi precedenti, registrando un risultato peggiore in confronto ai principali partner europei e alla media dell'Area Euro. Dal lato dell'offerta, a settembre la produzione manifatturiera è diminuita dello 0,4% in termini congiunturali dopo la variazione nulla segnata ad agosto. Nei primi otto mesi del 2024, le esportazioni in valore hanno registrato una riduzione dello 0,6% in termini tendenziali, riflettendo in particolare l'andamento negativo delle vendite verso i mercati UE. A settembre, dopo tre mesi di crescita ininterrotta, l'occupazione è diminuita, con un calo diffuso tra uomini, donne e i 35-49enni. In Italia, l'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA) ha continuato a crescere più lentamente rispetto alla media dell'Area Euro e alle sue principali economie. A ottobre è peggiorato il clima di fiducia delle famiglie, con un deterioramento delle opinioni sulla situazione economica generale e su quella futura. In calo anche il sentiment delle imprese, in particolare nella manifattura e nei servizi di mercato. Secondo i dati Istat, a settembre 2024 l'indice della produzione industriale è in calo del 4,0% rispetto a settembre

MERCATO



AUTOBUS

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

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 9/10/2024 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	585	419	39,6
Febbraio	499	420	18,8
Marzo	495	510	-2,9
Aprile	567	317	78,9
Maggio	638	360	77,2
Giugno	725	391	85,4
Luglio	672	497	35,2
Agosto	257	466	-44,8
Settembre	398	601	-33,8
Ottobre	440	453	-2,9
Novembre	-	461	-
Dicembre	-	334	-
Totale	5.276	5.229	0,9
Gen-Ott	5.276	4.434	19,0

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

Area geografica	Gen-Ott 2024	Gen-Ott 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	1.045	1.078	-3,1
Nord Est	788	984	-19,9
Centro	1.268	801	58,3
Sud-Isole	2.175	1.571	38,4
Totale	5.276	4.434	19,0

Segmento Anfia	Gen-Ott 2024	Gen-Ott 2023	Var. % 24/23
Autobus/Midibus urbani	1.620	1.136	42,6
Autobus/Midibus interurbani	1.554	1.847	-15,9
Autobus/Midibus turistici	599	482	24,3
Minibus	978	492	98,8
Scuolabus	525	477	10,1
Totale	5.276	4.434	19,0

2023 ed in calo dello 0,4% rispetto ad agosto 2024. Anche l'indice della produzione per il solo settore automotive è in calo, nello specifico del 30% rispetto a settembre 2023 e cala del 10,3% rispetto al mese precedente. Nel cumulato dei primi nove mesi del 2024, l'indice della produzione industriale nel suo complesso registra un calo (-3,3%). Nello stesso periodo, il settore automotive registra un decremento del 19,6%. A settembre 2024, i singoli comparti del settore automotive mostrano le seguenti variazioni tendenziali:

- l'indice della produzione di autoveicoli (cod. Ateco 29.1) è in calo del 42,6% nel mese e del 25,5% nel cumulato;
- l'indice della produzione di carrozzerie R&S (cod. Ateco 29.2)

incrementa dello 0,3% nel mese e incrementa del 9,5% nel cumulato;

- l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli (cod. Ateco 29.3) risulta in calo del 16,9% nel mese e del 18,4% nel cumulato.

Per quanto riguarda la produzione rilevata da Anfia, il totale delle autovetture prodotte nel mese di settembre ammonta a circa 25mila unità di volume, in calo del 50,5% rispetto a settembre del 2023. Nel cumulato dei nove mesi sono state prodotte 256mila autovetture, in calo del 38,3% sullo scorso anno. Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023.

DOMANDA DI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

Veicoli commerciali <3.500 kg

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il 2023 a +22,5%, con circa 196mila volumi immatricolati a fronte dei 160mila del 2022. Nei primi sei mesi del 2024 il mercato ha continuato a crescere a doppia cifra, con un lieve rallentamento a luglio (+2,1%). A partire dal mese di agosto, il mercato ha registrato una pesante frenata nelle immatricolazioni con flessioni a doppia cifra costanti, agosto -30,7%, settembre -19,5% e ottobre -15,1%. Nel cumulato i volumi risultano comunque in aumento del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 2023 attestandosi a oltre 167mila immatricolazioni, solo 7mila unità in più sul 2023.

MERCATO



RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

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

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 9/10/2024 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2024	2023	Var. % 24/23
Gennaio	1.194	1.364	-12,5
Febbraio	974	1.331	-26,8
Marzo	1.096	1.711	-35,9
Aprile	1.147	1.133	1,2
Maggio	1.307	1.468	-11,0
Giugno	1.447	1.371	5,5
Luglio	1.431	1.343	6,6
Agosto	794	952	-16,6
Settembre	873	1.322	-34,0
Ottobre	1.203	1.260	-4,5
Novembre	-	1.432	-
Dicembre	-	865	-
Totale	11.466	15.552	-26,3
Gen-Ott	11.466	13.255	-13,5

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

Area geografica	Gen-Ott 2024	Gen-Ott 2023	Var. % 24/23
Nord Ovest	2.866	3.642	-21,3
Nord Est	3.077	4.033	-23,7
Centro	1.695	1.795	-5,6
Sud-Isole	3.828	3.785	1,1
Totale	11.466	13.255	-13,5

Tipologia	Gen-Ott 2024	Gen-Ott 2023	Var. % 24/23
Rimorchi	1.147	1.135	1,1
Semirimorchi	10.319	12.120	-14,9
Totale	11.466	13.255	-13,5

Provenienza	Gen-Ott 2024	Gen-Ott 2023	Var. % 24/23
Marche nazionali	5.145	5.244	-1,9
Marche estere	6.321	8.011	-21,1
Totale	11.466	13.255	-13,5

Autocarri >3.500 kg ptt

Anche gli autocarri pesanti avevano chiuso il 2023 in crescita, a 28.885 unità, contro le 25.700 circa del 2022. In percentuale, i volumi immatricolati registrano una variazione positiva dell'11,3%. I primi due mesi del 2024 registrano una crescita tendenziale rispettivamente del 14,6% e del 4,9%, mentre marzo chiude in calo dell'1,4% rispetto allo stesso mese del 2023. In ripresa il mercato di aprile (+17,8%), di maggio (+4,2%) e di giugno (+23,4%). I mesi di luglio e di agosto invece registrano due segni negativi, rispettivamente con -1% e volumi quasi dimezzati nel mese di agosto. Il mercato degli industriali torna a crescere in settembre (+7,9%), ma resta stabile nel mese di ottobre (+0,2%). Il cumulato da inizio anno vede immatricolate poco più di 25mila unità,

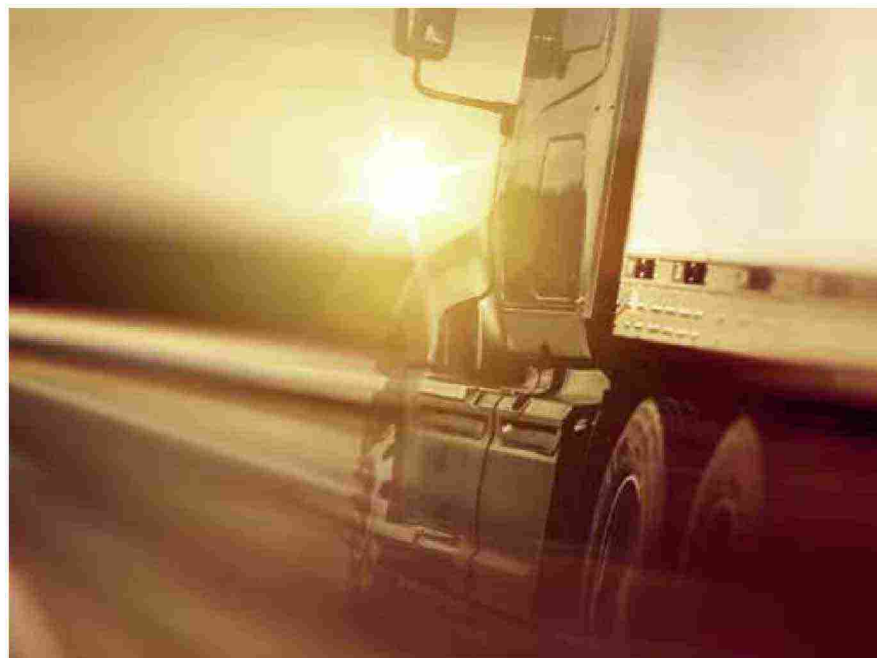
il 2,7% in più dei primi dieci mesi del 2023. Nel periodo considerato, l'unica area geografica che mostra un segno nettamente positivo è il Nord Est dove sono stati immatricolati 7.124 veicoli, il 6,7% in più rispetto ai dieci mesi del 2023. Segue per incremento il Nord Ovest, che cresce del 2,4% rispetto all'anno scorso. Volumi sostanzialmente stabili per Sud e Centro (rispettivamente +0,3% e +0,2%). Per distribuzione, il Nord Ovest detiene il 28,5% della quota di mercato con il Nord Est che segue a 28,4% ed il Sud con le Isole a quota 27,5%. Il Centro costituisce il restante 15,6% del mercato totale del periodo considerato. Nell'analisi per classi di peso gli autocarri sopra le 16 tonnellate, che costituiscono l'83,7% del mercato, registrano una crescita del 2,2% rispetto al 2023. In crescita anche tutte le altre classi,

ad eccezione delle fasce che vanno dalle 5 alle 8 tonnellate e dalle 8 alle 12,5 tonnellate che calano rispettivamente del 3,5% e dell'1,7%. Per destinazione gli autocarri stradali, con 22.339 libretti di circolazione emessi, costituiscono l'89,2% del mercato totale e vedono i propri volumi stabili rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (+0,5%). I mezzi destinati ai cantieri, che hanno una quota del 10,8%, registrano invece una crescita pari al 25,1%. Più equilibrata la distribuzione tra autocarri rigidi (49,2%) e trattori stradali (50,8%), con volumi rispettivamente in aumento del 7,4% e in calo dell'1,6% rispetto al periodo gennaio-ottobre 2023.

Rimorchi/semirimorchi >3.500 kg ptt
Il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg, che aveva chiuso positivamente sia il 2022 (+11% sul 2021) che il 2021

(+32,4% sul 2020), aveva poi registrato una flessione nel 2023. Con 15.550 rimorchi e semirimorchi immatricolati, il comparto risultava in calo dell'8% circa. Le prospettive dell'anno, purtroppo, non sono differenti: nei primi dieci mesi risultano in positivo anno su anno solo i mesi di aprile (+1,2%), giugno (+5,5%) e luglio (+6,6%). Il mese di settembre registra un calo significativo (-34% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente).

Nel cumulado del periodo, sono stati emessi 11.466 libretti di circolazione contro i 13.255 del periodo gennaio-ottobre 2023, in calo complessivamente del 13,5%. In particolare sofferenza risultano Nord Ovest ed Nord Est, rispettivamente in calo del 23,7% e del 21,3%. Il Centro registra una flessione più lieve, pari a -5,6% e infine il Sud con le Isole che risulta essere l'unica area a mostrare una variazione positiva, seppure minima (+1,1%). Il Sud risulta essere anche l'area con il mercato più rilevante grazie a una quota di mercato pari al 33,4%; seguono il Nord Ovest con il 25% e il Nord Est con il 26,8%. Il restante 14,8% è costituito dalle immatricolazioni delle regioni del Centro. Le marche estere (che fanno registrare il 55,1% del mercato) registrano una contrazione pari al 21,1% nel cumulado da inizio anno, mentre le marche nazionali (il rimanente 45%) segnano un -1,9%. Il mercato nazionale si compone per il 90% di semirimorchi (10.319 unità, con una variazione percentuale negativa del 14,9%) e per il 10% di rimorchi (1.147 unità immatricolate da inizio anno, in crescita dell'1,1%).



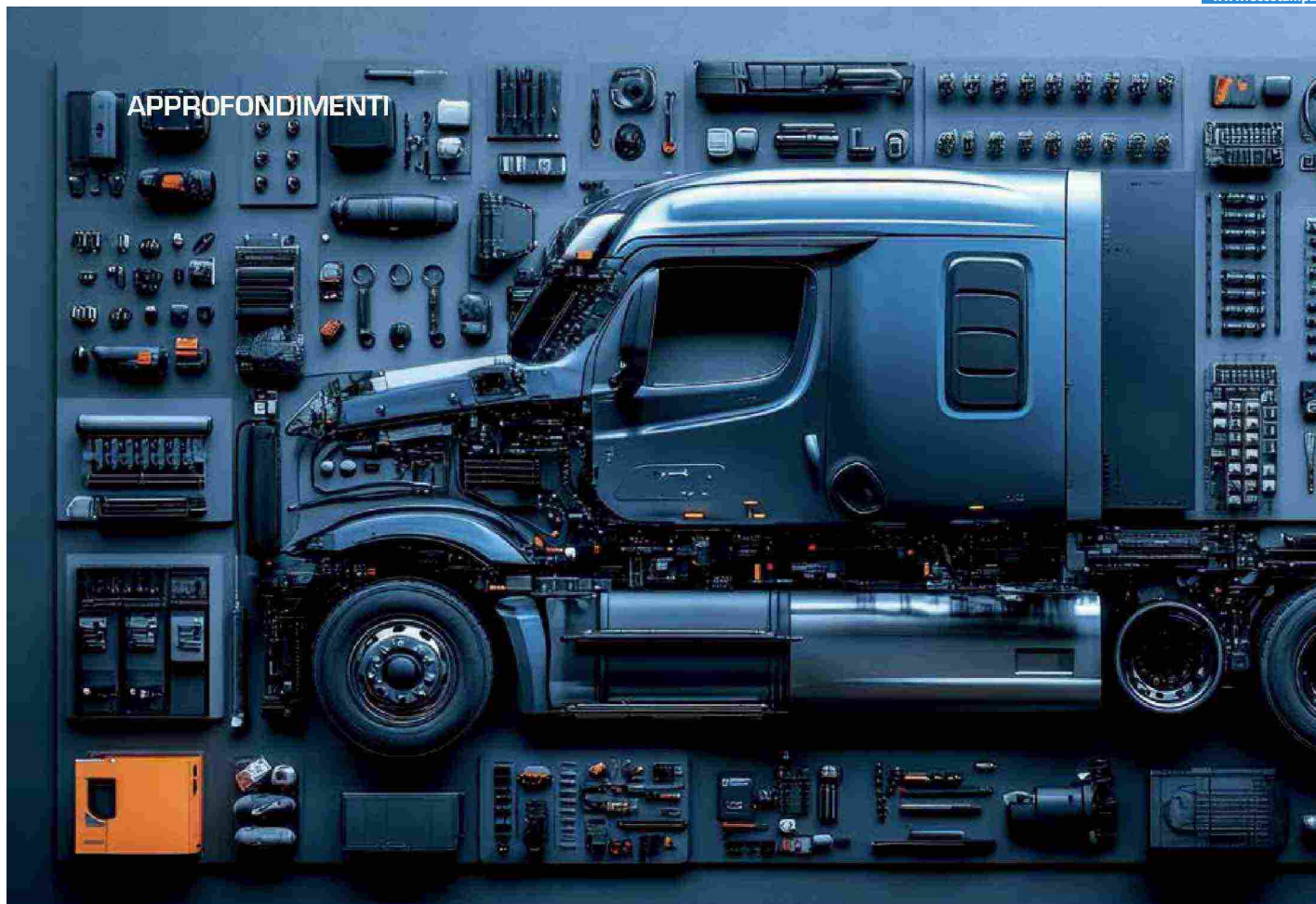
Autobus >3.500 kg ptt

Il mercato degli autobus sopra le 3,5 tonnellate, che risulta da anni estremamente altalenante, ha chiuso il 2023 a 5.205 unità, in crescita di oltre il 56% rispetto al 2022. Nel periodo in analisi il comparto, che ha a lungo beneficiato di fondi del piano per la mobilità sostenibile, cresce ancora e registra un +79% nel mese di aprile, +77% nel mese di maggio, +85% nel mese di giugno.

La crescita rallenta in luglio e subisce un drastico calo nel trimestre agosto-ottobre (rispettivamente -44,8% in agosto, -33,8% in settembre e -2,9% in ottobre). Nel complesso, con 5.276 unità immatricolate da gennaio, il mercato dei bus continua a crescere del 19% sul 2023, con volumi vicini a quelli di chiusura d'anno dell'anno scorso. Dal punto di vista dell'area geografica risultano ancora in crescita il

Centro (+58,3%) ed il Sud (+38,4%). In calo le regioni del Nord Est (-19,9%) e del Nord Ovest (-3,1%). La distribuzione degli autobus immatricolati vede il Sud con la quota di mercato più alta (41,2%), seguito dal Centro (24%) e dal Nord Ovest (19,8%). Fanalino di coda il Nord Est con il 14,9% del mercato dei primi dieci mesi del 2024. Per destinazione d'uso, risultano in crescita tutti i segmenti: i minibus sono il segmento che cresce maggiormente, con volumi in aumento del 98,8%. Anche gli autobus urbani, i turistici e gli scuolabus registrano crescite a doppia cifra, rispettivamente +42,6%, +24,3% e +10%. In controtendenza, i bus interurbani risultano in calo del 15,9%. Urbani ed interurbani insieme costituiscono oltre il 60% del mercato, seguiti dai minibus (18,5%), dai turistici (11,4%) e infine dagli scuolabus (10%).

19



Componenti **AUTOMOTIVE** tra crisi e rinnovamento

La tradizionale indagine di **Anfia** e della Camera di commercio di Torino presenta un quadro non molto incoraggiante, offrendo però spunti di riflessione e opportunità. Il Piemonte, tradizionalmente considerato cuore pulsante della filiera automotive, si trova a ripensare il proprio ruolo in un contesto globale in rapida evoluzione. L'aftermarket è l'unico settore che cresce

di *Alessandro Nicolucci e Francesco Oriolo*

APPROFONDIMENTI



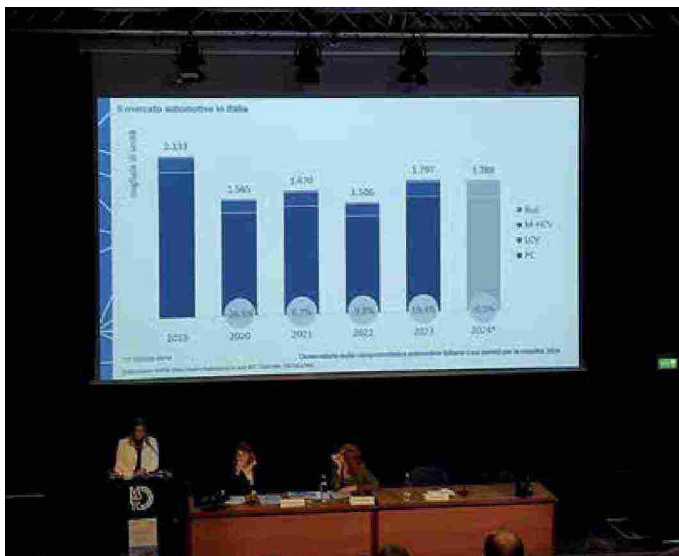
Paesi extra UE, virata verso l'elettrico oppure addirittura uscita dal settore auto. In questo contesto di incertezza sono stabili gli investimenti in R&S, si registra un leggero calo delle imprese esportatrici e dei piani di sviluppo di nuovi powertrain, è diffusa l'adozione di azioni in ambito ESG", ha concluso.

NAVIGARE
AL CENTRO DELLA TEMPESTA

Sebbene il saldo tra ottimisti e pessimisti indichi una certa apprensione, è fondamentale ricordare che ogni difficoltà può portare con sé l'occasione di reinventarsi: previsioni di contrazione per il 55% delle imprese e saldo tra attese di aumento e riduzione del -32% a livello nazionale. Tuttavia, questa situazione può stimolare una riflessione su come migliorare l'efficienza e innovare nei processi produttivi. Le aziende potrebbero sfruttare queste difficoltà come un'opportunità per rivedere le proprie strategie e investire in tecnologie all'avanguardia. La maggiore debolezza viene avvertita anche per gli ordinativi interni ed esteri, ma questa situazione può incentivare le aziende a diversificare i propri mercati e investire in nuove strategie. La ricerca di nuovi segmenti di mercato può aprire porte a partnership inaspettate e opportunità di crescita in settori ancora poco esplorati. Inoltre anche l'occupazione, rappresenta un'opportunità per un riassorbimento della forza lavoro in settori emergenti e innovativi. Questo panorama, sebbene complesso, offre alle aziende la possibilità di adattarsi e prosperare, stimolando una cultura dell'innovazione che può tradursi in vantaggi competitivi.

Le statistiche fornite dall'ultima edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive, realizzata da Anfia in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e presentata nella cornice prestigiosa dell'Auditorium del MAUTO, Museo dell'Auto di Torino, offrono un quadro dettagliato delle attuali sfide del settore. Certo non è un caso che le slides presentate al numero pubblico intervenuto, composto in maggioranza da operatori del settore, avessero come titolo "La tempesta perfetta" rammentando la lunga litania di accadimenti, dalla crisi dei microchip non ancora completamente superata alle guerre che accerchiano l'Europa, dai costi dell'energia al "Fit for 55" che, come ve-

dremo più avanti, agita i sonni delle aziende del comparto. Sintetizza con efficacia la situazione del settore il Presidente della Camera di commercio di Torino, Dario Gallina: "Seppure i dati del 2023 siano ancora positivi, l'indagine descrive una filiera pessimista, preoccupata per l'instabilità del quadro economico e per l'incertezza sui volumi produttivi e fortemente condizionata dalle strategie delle Case produttrici - spiega - Sebbene la maggioranza delle imprese realizzi prodotti destinati a qualunque tipo di autoveicolo, indipendentemente dall'alimentazione, la temuta scadenza europea impone un cambiamento del modello di business al 34% delle imprese tra il mantenimento della produzione per



IL FUTURO DELLA COMPONENTISTICA IN ITALIA

L'Osservatorio ha identificato 2.135 imprese attive nel settore della componentistica automotive in Italia, impiegando circa 170.000 addetti e generando un fatturato intorno ai 59 miliardi di euro. Questi dati, sebbene mostrino sfide, rappresentano anche la base su cui costruire il futuro del settore. Le aziende devono essere pronte a rispondere a un contesto complesso e competitivo, ma anche a cogliere le opportunità di crescita e innovazione. La resilienza e la capacità di adattamento sono diventate abilità fondamentali per affrontare il futuro. L'emergere di segmenti come l'elettrico e l'idrogeno può rappresentare un'ottima occasione per le imprese italiane di affermarsi in un panorama sempre più verde e sostenibile. L'innovazione tecnologica, unita a una maggiore consapevolezza ambientale, può portare a una nuova era di prosperità per il settore automotive. Investire in ricerca e sviluppo non è solo una necessità, ma un'opportunità per definirsi come leader nel nuovo mercato globale. Le aziende che

sapranno rispondere a queste sfide con creatività e proattività potranno non solo superare le difficoltà, ma anche emergere come esempi di successo.

IL PIEMONTE CONSOLIDA LE VENDITE A IVECO E STELLANTIS

Nel 2023 si consolida la quota di imprese che risultano avere Stellantis e/o IVECO, direttamente o indirettamente, nel proprio portafoglio clienti: è pari al 69,4% (era il 68,4% nel 2022), ma nettamente inferiore sia al 2021, quando era del 72,9%, sia agli anni ancora precedenti. In Piemonte le vendite a Stellantis e/o IVECO riguardano una quota più alta di imprese, il 78,5%, ma anch'essa in riduzione se paragonata al 2021 (era l'80,6%). Diminuisce tuttavia nell'ultimo triennio la quota di operatori che hanno generato da vendite a Stellantis/IVECO oltre il 50% del volume di affari (in Italia dal 39,6% del 2021 al 32,8% del 2023, in Piemonte dal 50,6% al 40,1%). Il fatturato medio generato da vendite a Stellantis/IVECO dopo la forte riduzione evidenziata nel 2022 mostra una sostanziale stabilità, ma in Piemonte continua a ridursi.

LE RICHIESTE DELLE IMPRESE E LE COLLABORAZIONI CON LE ISTITUZIONI

Le aziende si trovano in prima linea nell'affrontare la crisi e hanno fatto sentire la loro voce, esprimendo la necessità di misure urgenti da parte delle istituzioni pubbliche. Richieste come la riduzione dei costi energetici e l'accesso a finanziamenti specifici per la ricerca e sviluppo non sono solo misure di sostegno, ma anche opportunità per spingere l'innovazione e la transizione verso tecnologie più sostenibili. La collaborazione tra il settore pubblico e quello privato diventa quindi fondamentale per costruire un ecosistema favorevole alla crescita e alla competitività. Le istituzioni, riconoscendo l'importanza della filiera automotive, possono incentivare politiche che promuovano l'innovazione e il sostegno alle piccole e medie imprese, creando così un ambiente fertile per la crescita. Questa sinergia potrà anche stimolare la creazione di reti locali di imprese, favorendo il trasferimento delle conoscenze e delle competenze necessarie per affrontare le sfide future.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TRANSIZIONE INDUSTRIALE

Secondo Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti Anfia, "l'attuale situazione del mercato dell'auto in Europa, sebbene difficile, offre spunti per un cambiamento necessario". I 56.000 posti di lavoro persi dal 2020 possono rappresentare l'occasione per ripensare le competenze e le professionalità richieste dal settore. "Le previsioni per il 2024 parlano di un ulteriore calo - spiega Stella - ma ciò potrebbe stimolare la formazione e la riqualificazione dei lavoratori, creando opportunità in nuovi ambiti tecnologici e produttivi. L'accento su competenze innovative potrà favorire la creazione di una forza lavoro altamente specializzata, in grado di affrontare le sfide del futuro". Le aziende italiane sono quindi chiamate a navigare in un mare di incertezze, ma la capacità di investire in nuove tecnologie e soluzioni innovative può trasformare queste sfide in vantaggi competitivi. Le sinergie tra istituzioni, università e industria possono dare vita a progetti di formazione avanzata,

preparandosi così a restare rilevanti in un settore in continua evoluzione. Investire nella formazione dei dipendenti non soltanto crea un capitale umano migliore, ma contribuisce anche a costruire una reputazione positiva per le imprese.

AFTERMARKET, UNICO SETTORE IN CRESCITA

Nonostante le difficoltà previste per il 2024, è significativo notare che il 2023 ha registrato ancora una crescita del fatturato del +3,1% rispetto all'anno precedente. Questo segnale suggerisce che le imprese stanno già attuando strategie di adattamento, dimostrando una notevole capacità di risposta alle sfide. È importante guardare al futuro con occhio ottimista: il settore dell'aftermarket, ad esempio, si dimostra più resistente e potrebbe rappresentare un'opportunità di crescita per le aziende che sanno come cogliere le nuove tendenze di mercato. Le imprese stanno adattando i loro modelli di business in vista della

scadenza europea del 2035, con un 34% che si orienta verso l'elettrico o l'idrogeno mentre il 12% valuta l'uscita dal settore automotive. La crisi della domanda, l'aumento dei costi di produzione e il rallentamento degli investimenti nelle nuove tecnologie stanno influenzando l'occupazione nella componentistica automotive. In sostanza, gli specialisti dell'aftermarket e i fornitori di E&D hanno visto aumenti, a differenza dei subfornitori che hanno registrato più che altro cali. La maggior parte delle imprese non prevede cambiamenti significativi, ma una certa porzione si sta già orientando verso veicoli elettrici e servizi correlati, mentre una parte significativa rimane legata alla tradizionale componentistica per motorizzazioni a combustione interna.

UN MERCATO GLOBALE IN EVOLUZIONE CONTINUA

La domanda di autoveicoli ha mostrato segnali di crescita nel 2023, con l'Asia che continua a guadagnare terreno. Anche se l'Europa sta affrontando delle difficoltà, questa situazione rappresenta un incentivo per le aziende italiane a esplorare mercati emergenti e diversificare la propria offerta. Si prevede che la domanda mondiale superi i 94 milioni di veicoli nel 2024 e l'Italia potrebbe trovare stabilità, pur con una leggera contrazione dello 0,5%. Questo scenario invita a riflettere su come sfruttare al meglio le opportunità offerte dai mercati globali, adottando strategie flessibili e innovative. In questo panorama, le aziende che sapranno adattarsi con agilità e visione potranno non solo affrontare le sfide, ma anche ritagliarsi un ruolo da protagonisti nel futuro del settore automotive.





10 E LODE

Alla decima edizione di One Day Truck & Logistics due giorni intensi di confronti, presentazioni e networking. Protagoniste l'Intelligenza Artificiale e la digitalizzazione della filiera del truck

di Alessandro Nicolucci

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Da sinistra: Francesco Oriolo di *Parts Truck*; Alessandro Peron, Segretario Generale della FIAP e Maria Ranieri, Direttore Area Automotive di DBInformation

Spegne dieci candeline facendo centro ancora una volta One Day Truck & Logistics, l'evento italiano rivolto alla filiera estesa del truck che comprende tutti i professionisti del trasporto su gomma, della logistica e dell'aftermarket del veicolo industriale e commerciale. Ospitati come tradizione negli eleganti e funzionali spazi dell'Hotel Savoia Regency di Bologna il 7 e 8 ottobre scorsi, hanno partecipato alla kermesse oltre 450 operatori della filiera truck, di cui più di 200 flotte dell'autotrasporto, mentre il resto era costituito da rappresentanti della componentistica, dell'after-

market, dell'assistenza, dei servizi, dei carrozzieri e, non ultimi, delle Case costruttrici di autocarri. A questo proposito l'edizione del decennale, organizzata dalla rivista *Parts Truck-Logistica & Trasporti* e dal sito <https://www.trucknews.it/> del Gruppo DBInformation in collaborazione con la FIAP (Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali), ha visto per la prima volta la presenza di tutti i brand truck che operano in Italia. "Una presenza che ci onora perché rappresenta il riconoscimento del lavoro svolto in questi primi dieci anni per fare diventare One Day Truck & Logistics un momento di

confronto e approfondimento indipendente, aperto a tutti i livelli della filiera del trasporto pesante in Italia - ha commentato Maria Ranieri, Direttore Area Automotive di DBInformation - Un riconoscimento testimoniato dalle 46 aziende del mondo truck sponsor dell'iniziativa e dal patrocinio delle maggiori associazioni di categoria quali Adira, **Anfia**, Apra Europe, Bain & Company, Federauto, Osservatorio TCR e Unrae, presenti al convegno ai massimi livelli. A tutti va il nostro più sincero grazie per continuare a credere in questo appuntamento, unico nel suo genere in Italia".



LA GIORNATA DEL 7 OTTOBRE: UN FORMAT INNOVATIVO NEL SOLCO DELLA TRADIZIONE

Pur mantenendo fede alla formula dei due giorni di lavori, la decima edizione di One Day Truck & Logistics si è presentata con un format ricco di novità molto apprezzate dai partecipanti, in particolare nel pomeriggio del 7 novembre. In apertura dei lavori Maria Ranieri si è così espressa: "Dieci anni passati velocemente, così come è cambiato il mondo e il nostro modo di vivere. In questi dieci anni sono cambiate più cose che nei cinquanta precedenti: dall'aumento della sensoristica nei mezzi all'Internet of Things, dal machine learning ai robot collaborativi fino ad arrivare agli ADAS e già oggi la digitalizzazione è presente, mentre avanza con le sue potenzialità e incognite l'Intelligenza Artificiale. Non è un caso quindi che il tema di quest'anno sia 'Trasportando il futuro: Intelligenza Artificiale e digitalizzazione nella filiera truck'. Il tutto mentre stiamo vivendo una transizione energetica epocale, non immune da incertezze sul come e sul quando. Dieci anni importanti, quindi, in cui anche l'automotive e il truck sono profondamente cambiati e One Day Truck & Logistics ha interpretato e anticipato questo cambiamento. Dieci anni che hanno visto questa manifestazione crescere e affermarsi sempre di più nel panorama e nel mondo truck e nella logistica italiana". Maria Ranieri ha poi ringraziato le aziende sponsor, i relatori, le associazioni e tutti i

26

partecipanti che negli anni hanno sempre seguito la manifestazione. Il Direttore dell'Area Automotive ha anche ricordato i punti salienti dei dieci anni di One Day Truck & Logistics, sottolineando come "questo convegno ha dato vita nel 2019 al concetto di filiera estesa del truck, un concetto nuovo per l'Italia che continua ad essere tale anche oggi, così come questo evento resta unico nel mondo delle manifestazioni dedicate al truck e alla logistica". "Il 2019 è stato anche l'anno in cui è iniziato il nostro rapporto con la FIAP", ha ricordato Francesco Oriolo, giornalista di *Parts Truck-Logistica & Trasporti*, chiamato sul palco da Maria Ranieri insieme ad Alessandro Peron, Segretario Generale della FIAP, il quale in tema di ricorrenze ha detto: "Oggi festeggiamo i 10 anni di One Day Truck & Logistics ma anche i 75 anni della

FIAP, due celebrazioni di grande importanza e che vedono la FIAP nuovamente tra le maggiori associazioni del settore". Il Segretario Generale ha poi affermato: "Con l'avanzare della digitalizzazione e dell'AI, il mondo cambierà ancora di più nei prossimi dieci anni e gli imprenditori dovranno confrontarsi sia con queste nuove tecnologie sia su come cambierà il rapporto con le altre persone, collaboratori e clienti, e i rapporti umani in generale".

UMANO, POCO UMANO: IL DILEMMA DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Assist perfetto per Maria Ranieri per introdurre Mauro Crippa e Giuseppe Girgenti, rispettivamente Direttore Generale dell'informazione e della comunicazione per



Mauro Crippa e Giuseppe Girgenti, rispettivamente Direttore Generale dell'informazione e della comunicazione per Mediaset e docente di storia della filosofia antica presso l'Università Vita Salute del San Raffaele di Milano e autori del libro "Umano, poco umano" con Maria Ranieri

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



28

Mediaset e docente di storia della filosofia antica presso l'Università Vita Salute del San Raffaele di Milano e autori del libro "Umano, poco umano". Il Direttore dell'Area Automotive di DBI ha citato le parole del Presidente Sergio Mattarella sull'IA: "La tecnologia ha sempre cambiato gli assetti economici e sociali. Adesso, con l'Intelligenza Artificiale che si autoalimenta, sta generando un progresso inarrestabile. Destinata a modificare profondamente le nostre abitudini professionali, sociali, relazionali. Ci troviamo nel mezzo di quello

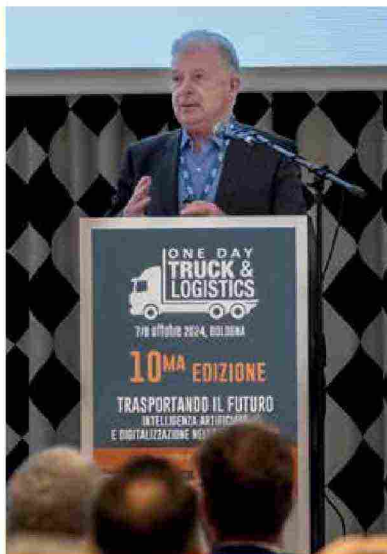


che verrà ricordato come il grande balzo storico dell'inizio del terzo millennio. Dobbiamo fare in modo che la rivoluzione che stiamo vivendo resti umana. Cioè, iscritta dentro quella tradizione di civiltà che vede nella persona e nella sua dignità il pilastro irrinunciabile". Con queste parole così elevate ha avuto inizio l'intervista-presentazione di questa pubblicazione che esamina gli scenari futuri dell'AI e in particolare solleva un interrogativo fondamentale: fino a che punto l'Intelligenza Artificiale può sostituire l'uomo senza svuotarlo della sua umanità? Gli autori, stimolati dalle domande di Maria, hanno sostenuto la tesi che il rischio è quello di creare macchine sempre più intelligenti, ma sempre meno umane. Una situazione che è stata declinata anche nel settore dei trasporti, in quanto questa domanda si traduce in una serie di interrogativi: i camion autonomi sostituiranno completamente i conducenti? Le decisioni critiche saranno prese da algoritmi o da esseri umani? E soprattutto, quale sarà il ruolo dell'uomo in un mondo sempre più automatizzato? E poi va preso in esame ancora un altro aspetto. Da un lato, l'AI promette di rendere i trasporti più efficienti e sicuri. Immaginate camion che si guidano da soli, ottimizzando i percorsi e riducendo al minimo i consumi di carburante. Oppure sistemi in grado di prevedere guasti meccanici, consentendo interventi di manutenzione programmata ed evitando costosi fermi macchina. Dall'altro lato, però, l'avvento

dell'AI solleva preoccupazioni importanti. La prima riguarda l'impatto sull'occupazione: se i camion si guidano da soli, cosa accadrà ai conducenti? Inoltre, l'affidamento sempre maggiore alle macchine pone questioni etiche delicate. Chi è responsabile in caso di incidente causato da un veicolo autonomo? E come proteggere i nostri dati personali, visto che i sistemi di IA necessitano di una grande quantità di informazioni per funzionare? "In sintesi - hanno concordato i due autori - l'Intelligenza Artificiale è una doppia lama: da un lato, un'opportunità per migliorare anche l'efficienza e la sicurezza dei trasporti; dall'altro, una sfida che richiede di affrontare questioni complesse legate a lavoro, etica e privacy".

L'EVOLUZIONE DEL TRASPORTO MERCI IN ITALIA SECONDO GIPA ITALIA

I lavori sono proseguiti con l'atteso intervento di Marc Aguetz, Country Manager di GIPA Italia, dal titolo "Come la crisi ha cambiato il (per)corso del trasporto italiano". Aguetz ha presentato una dettagliatissima analisi sullo stato del settore del trasporto merci in Italia basata su uno studio condotto su oltre 800 aziende di trasporto. L'Italia, pur essendo un grande esportatore, ha visto il suo settore dei trasporti subire profonde trasformazioni negli ultimi anni. "La crisi economica del 2008, seguita dalla pandemia, ha lasciato il segno, portando a una contrazione del parco veicolare e a un aumento dell'età media dei mezzi - ha spie-



Marc Aguetz, Country Manager di GiPA Italia

gato Aguetz - Tuttavia, il settore ha dimostrato una notevole resilienza, adattandosi alle nuove sfide e trovando nuove opportunità. Tra le principali sfide emerse dallo studio spicca la difficoltà nel trovare autisti qualificati. La carenza di personale, unita all'invecchiamento del parco veicolare e all'aumento dei costi di gestione, sta mettendo a dura prova le aziende di trasporto. Inoltre, la crescente complessità delle normative e la necessità di adeguarsi alle nuove tecnologie rappresentano ulteriori ostacoli. Nonostante le difficoltà, il settore offre anche numerose opportunità. La crescente domanda di e-commerce e la necessità di consegne sempre più rapide stanno spingendo le aziende a investire in tecnologie innovative e a ottimizzare le loro operazioni. Inoltre, la crescen-

te attenzione verso la sostenibilità ambientale sta incentivando lo sviluppo di veicoli a basse emissioni e di soluzioni logistiche più efficienti. Il manager di GiPA si è poi espresso sul futuro del settore. "Il futuro del trasporto merci è sempre più incerto ma affascinante - sostiene Aguetz - Da un lato assistiamo a un invecchiamento del parco veicolare, un problema che si riflette sui costi di manutenzione e sull'impatto ambientale. Dall'altro, si aprono nuove prospettive grazie alle tecnologie emergenti come i veicoli elettrici e i sistemi di guida assistita. Le aziende di trasporto dovranno affrontare sfide importanti quali la necessità di ridurre le emissioni inquinanti e l'aumento dei costi energetici. Allo stesso tempo, avranno a disposizione nuovi strumenti per ottimizzare le loro operazioni e migliorare la customer satisfaction. Il noleggio a lungo termine, ad esempio, rappresenta un'alternativa interessante per le aziende che vogliono ridurre i costi di gestione e avere accesso alle ultime tecnologie. Inoltre, la digitalizzazione dei processi logistici permetterà di migliorare la tracciabilità delle merci e di ottimizzare le rotte. Cinque sono i fatti maggiormente rilevanti nell'attività delle flotte di autotrasporto - ha poi concluso il manager francese - Un parco in crescita, con meno aziende un po' più grandi, l'espansione del parco limitato da fattori umani, vedi carenza di autisti, un cambiamento della struttura del parco con trattori in aumento del 59% a partire dal 2015, l'età del parco che è un



fattore critico per l'ambiente e per la sicurezza, mentre infine si conferma la crescita dell'aftermarket, sia per l'IAM sia per l'OES".

TRUCK-TALK: QUANDO LA FILIERA INCONTRA LA POLITICA

Dopo l'intervento di Marc Aguetz ha avuto luogo il Truck-Talk, una ulteriore novità della prima giornata di One Day Truck & Logistics, consistente in un momento di incontro tra la filiera del truck e la politica su "temi urgenti e di stretta attualità per il settore". Un confronto aperto che ha visto protagonisti l'On. Salvatore Deidda, Presidente Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, collegato in remoto, l'On. Andrea Casu, Vicepresidente Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati e l'eurodeputato On. Flavio Tosi, Componente Commissione Ambiente e Commissione Trasporti al Parlamento Europeo. Deidda nel suo saluto introduttivo ha passato in rassegna i principali temi relativi all'autotrasporto che la Commissione sta affrontando,



l'On. Salvatore Deidda, Presidente Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, collegato in remoto, l'On. Andrea Casu, Vicepresidente Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati e l'eurodeputato On. Flavio Tosi, Componente Commissione Ambiente e Commissione Trasporti al Parlamento Europeo

compresa l'AI che "non deve dettare le regole all'uomo ma deve essere guidata e condotta dall'uomo". Il Presidente della Commissione Trasporti della Camera ha anche parlato della transizione energetica, stigmatizzando una politica europea che finora non è stata ben condotta, in quanto "nessuno mette in dubbio la necessità della decarbonizzazione dei trasporti, ma passare dall'oggi al domani dai carburanti fossili all'elettrico non è certamente realizzabile senza impattare sulle aziende". L'onorevole Casu, forte della sua lunga esperienza nel settore, ha sottolineato l'importanza di investire nella sicurezza stradale affermando: "La sicurezza sulle strade è una priorità assoluta. Non possiamo più accettare che ogni anno si verifichino migliaia di incidenti. Le nuove tecnologie possono fare la differenza, ma è fondamentale garantire che siano accessibili a tutti gli operatori del settore". L'onorevole Tosi, con lo sguardo rivolto all'Europa, ha invece evidenziato la

necessità di una maggiore velocità della struttura europea e di una regolamentazione armonizzata. "L'Europa - spiega - deve giocare un ruolo di primo piano nella definizione di standard comuni per il trasporto merci. Solo così potremo garantire un mercato unico e competitivo, favorendo la libera circola-

zione delle merci e la crescita economica." A proposito del trasporto combinato l'On. Tosi, relatore della legge in oggetto, ha detto che "il trasporto combinato deve andare nella direzione della competitività e della decarbonizzazione ma combinando il trasporto ferroviario, quello su gomma e quello fluviale e



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



marittimo". L'ex sindaco di Verona non si è sottratto neppure alla domanda sulla grave problematica dei valichi alpini, dal Brennero al Frejus, rispondendo che "valichi di questa importanza hanno una rilevanza europea e dovrebbero essere assoggettati a una regolamentazione europea e neutrale, nell'interesse di tutta l'Europa e non dei singoli Paesi". Pensiero comune e trasversale è stato quello che l'Intelligenza Artificiale, l'automazione e la digitalizzazione offrono nuove opportunità per migliorare l'efficienza e la sostenibilità dei trasporti. "Tuttavia, l'innovazione tecnologica non deve

essere fine a sé stessa, ma uno strumento per migliorare la qualità della vita delle persone e proteggere l'ambiente". Dovendo tracciare un bilancio del Truck-Talk, possiamo affermare che per i politici presenti a Bologna le istituzioni hanno un compito chiave da svolgere nel supportare la transizione verso un sistema di trasporti più sostenibile ed efficiente: "Le istituzioni devono creare un ambiente favorevole agli investimenti e all'innovazione. È necessario semplificare le procedure burocratiche e fornire incentivi alle imprese che investono in tecnologie pulite". In conclusione, l'incontro

ha evidenziato ancora una volta la necessità di un dialogo costante tra le istituzioni e gli operatori del settore per affrontare le sfide del presente e costruire un futuro più sostenibile e sicuro per il trasporto merci. È emersa la consapevolezza che l'innovazione tecnologica è un elemento fondamentale per il futuro del settore, ma che è altrettanto importante garantire la sicurezza, la sostenibilità e l'equità sociale.

CENA DI GALA PER DUE COMPLEANNI

La serata del 7 ottobre ha costituito anche l'occasione per la tra-



dizionale cena di gala di One Day Truck & Logistics che ha registrato la presenza di oltre 250 inviati e ha avuto un sapore speciale perché si sono festeggiati in contemporanea i due importanti compleanni che hanno caratterizzato l'edizione 2024 della manifestazione: i 10 anni di One Day Truck & Logistics e i 75 anni di FIAP, il tutto davanti a una torta di cake design raffigurante un camion su una strada in un ambiente verde punteggiato di alberi, una perfetta sintesi di quello che già oggi e sempre di più nel futuro sarà il trasporto su gomma: ecosostenibile e al servizio della comunità. Nell'occasione, Maria Ranieri e Alessandro Peron hanno sottolineato anche la collaborazione che lega le due realtà dal 2019.

32

IL CONVEGNO TRASPORTANDO IL FUTURO: INTELLIGENZA ARTIFICIALE E DIGITALIZZAZIONE NELLA FILIERA TRUCK

Ad aprire il convegno dell'8 ottobre è stato Davide Bordoni, Consigliere del Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e Amministratore unico di RAM, che ha tracciato una roadmap chiara per il futuro del settore, sottolineando il ruolo centrale del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Bordoni ha evidenziato come il PNRR abbia stanziato ingenti risorse per sostenere la digitalizzazione del settore dei trasporti con l'obiettivo di renderlo più efficiente, sostenibile e competitivo a livello internazionale. In particolare, ha sottolineato l'im-



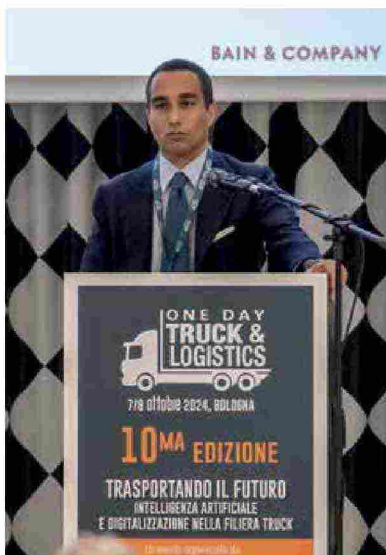
Davide Bordoni, Consigliere del Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e Amministratore unico di RAM

portanza di investire in tecnologie innovative come l'Intelligenza Artificiale, l'Internet delle Cose e i big data per ottimizzare le operazioni logistiche, ridurre i costi e migliorare la tracciabilità delle merci. Un ruolo chiave in questa trasformazione digitale è affidato a RAM, la società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Bordoni ha illustrato le numerose iniziative messe in campo da RAM per supportare le imprese del settore, tra cui lo sviluppo di piattaforme logistiche digitali nazionali, il sostegno alle autorità portuali e l'erogazione di incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni. Il Consigliere ha inoltre sottolineato l'importanza della collaborazione tra pubblico e privato per raggiungere gli obiettivi prefissati. La partnership tra RAM e la Federa-

zione Italiana Autotrasportatori Professionali (FIAP) rappresenta un esempio virtuoso di come istituzioni e imprese possano lavorare insieme per affrontare le sfide comuni. Gli investimenti previsti dal PNRR e le iniziative di RAM offrono al settore del trasporto su gomma un'opportunità unica per modernizzarsi e adeguarsi alle nuove sfide globali. Tuttavia, per cogliere appieno queste opportunità, sarà necessario un impegno costante da parte di tutti gli attori coinvolti, dalle istituzioni alle imprese, passando per i lavoratori.

LA LOGISTICA IN EVOLUZIONE: TRA SFIDE E OPPORTUNITÀ DI UN SETTORE IN MOTO

Dopo l'intervento di Bordoni ha preso la parola Maria Ranieri che introducendo il primo intervento di scenario della giornata tenuto da Gianluca Di Loreto, Partner di Bain & Company, sul tema "Europa cuore pulsante della logistica, ma piccolo... non è più bello. Integrazione, multimodalità e M&A nell'agenda della nuova logistica", si è così espressa: "Le aspettative dei consumatori sono in aumento e alzano l'asticella della logistica. Rispettarle è però sempre più difficile per via della crescente turbolenza economica che è e rimarrà molto elevata. La logistica nell'automotive non è esente da questi trend e l'aumento del livello tecnologico dei partner logistici è una premessa per rimanere competitivi". Nel cuore pulsante dell'economia globale quindi la logistica rappre-



Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company

senta un elemento fondamentale che collega produttori e consumatori. Tuttavia, questo settore è sottoposto a una trasformazione profonda, guidata da fattori quali l'aumento delle aspettative dei consumatori, la volatilità dei mercati e la crescente preoccupazione

per la sostenibilità. L'intervento di Gianluca Di Loreto ha offerto una panoramica completa delle sfide e delle opportunità che caratterizzano il panorama logistico attuale. Il partner di Bain & Company ha sottolineato come la pandemia da Covid-19 abbia agito come un acceleratore, trasformando radicalmente le abitudini di consumo e ponendo nuove sfide alle Supply Chain globali. "I consumatori - ha spiegato Di Loreto - abituati all'immediata disponibilità dei prodotti grazie all'e-commerce, si aspettano ora consegne sempre più rapide e personalizzate. Questa nuova realtà ha costretto le aziende a ripensare completamente i propri modelli di distribuzione, investendo in tecnologie innovative e ottimizzando le proprie reti logistiche. Tuttavia, la pandemia non è stata l'unico fattore a influenzare il settore. La guerra in Ucraina, la crisi dei semiconduttori e altri eventi geopolitici hanno ulteriormente destabilizzato le Supply Chain, rendendole più vulnerabili e incerte. Le aziende si tro-

vano ora a dovere fare fronte a una maggiore volatilità della domanda, a interruzioni nella produzione e a un aumento dei costi delle materie prime". In questo contesto, la sostenibilità emerge come una priorità assoluta. La crescente consapevolezza dei consumatori riguardo all'impatto ambientale delle loro scelte di acquisto sta spingendo le aziende a ridurre il proprio impatto ecologico. "La logistica - ha concluso Di Loreto - con le sue emissioni di CO₂ e il consumo di risorse rappresenta una delle principali sfide in questo ambito". Ma nonostante le sfide, la logistica offre anche numerose opportunità. "Le aziende che sapranno adattarsi a questo nuovo contesto, investendo in tecnologie innovative e adottando modelli di business sostenibili, potranno acquisire un vantaggio competitivo significativo". In sintesi, per il partner di Bain & Company sei sono i punti fondamentali della nuova logistica. "Conflitti e disruption sono da mettere nel conto, la logistica è il nuovo focus delle aziende, il profit

33



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

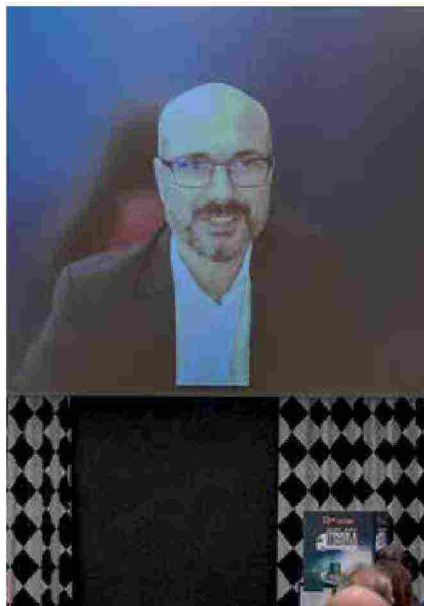
089849



pool del settore si è spostato ma le rotte europee rimangono centrali, non conta più il solo costo perché il focus è anche sul valore, sostenibilità e integrazione sono i pilastri chiave”.

L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE: UNA RIVOLUZIONE CHE PARTE DA LONTANO

Fabio Moioli, esperto di tecnologia e consulente di Spencer Stewart che Maria Ranieri ha presentato come “uno tra i massimi esperti di AI”, nel suo intervento su “Creare un’azienda AI-driven” ha offerto una panoramica affascinante sull’Intelligenza Artificiale, svelando come questa stia trasformando il nostro mondo a un ritmo vertiginoso. Come ha sottolineato Moioli, l’AI non è più una promessa del futuro ma una realtà tangibile che sta permeando ogni aspetto della nostra vita, dalla comunicazione alla medicina, dai trasporti all’industria. Dagli scacchi ai chatbot, l’AI ha fatto passi da gigante. Secondo Mo-



Fabio Moioli, esperto di tecnologia e consulente di Spencer Stewart

ioioli, l’AI non si limita a imitare l’intelligenza umana ma va ben oltre, analizzando enormi quantità di dati e prendendo decisioni autonome. Questa capacità la rende uno strumento inestimabile per le aziende che vogliono innovare e rimanere competitive. Per sfruttare al me-

glio le potenzialità dell’AI Moioli suggerisce un approccio olistico. Le aziende devono investire in modo significativo nella raccolta e analisi dei dati, che rappresentano il carburante dell’Intelligenza Artificiale. Inoltre è fondamentale ripensare i processi aziendali, rendendoli più agili e flessibili per adattarsi alle nuove tecnologie. Come ha sottolineato Moioli, la trasformazione digitale indotta dall’IA richiede anche un cambiamento culturale all’interno delle organizzazioni. Le aziende devono promuovere una cultura dell’innovazione, incoraggiando la sperimentazione e la collaborazione tra i dipendenti.

LE TRE TAVOLE ROTONDE

Il resto della mattinata è stato caratterizzato da tre tavole rotonde: la prima ad oggetto “Futuro, digitalizzazione e AI”, la seconda dedicata a “I servizi nel futuro” e l’ultima dal titolo “Trasportare il futuro: la posizione delle associazioni”, riservata alle associazioni patrocinanti la manifestazione.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



FUTURO, DIGITALIZZAZIONE E AI

La prima tavola rotonda ha offerto una panoramica completa sulle trasformazioni in atto e sulle sfide che le aziende stanno affrontando nel settore dei trasporti. I relatori, ciascuno con il proprio expertise, hanno delineato un quadro chiaro e dettagliato delle opportunità e delle complessità legate all'integrazione di queste tecnologie nei processi produttivi, del trasporto e logistici. Dario Fianza, General Manager di BIG SB Spa, ha sottolineato come la digitalizzazione stia accelerando profondamente i processi nel set-



Dario Fianza, General Manager di BIG SB Spa; Franco Viganò, Director Strategic Channel and Italy Country Manager di Geotab; Luca Bordin, Sales Business Developer di Leviahub; Simone Iacuzzi, Product Management di MAN Truck & Bus; Giovanni Dattoli, AD di Volvo Trucks Italia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Francesca Caglioti, Communication Manager di GATE; Fortunato Marzagalli di Greenture; Luca Perrini, Responsabile Customer Service di IVECO Mercato Italia; Fredrik Swartling, Direttore Service Sales & Operations di Scania; Stefano Baruzzi di Truck Company Group

36

tore, aumentando l'efficienza delle aziende ma esponendole a nuovi rischi, in particolare quelli legati alla cybersecurity. "La sicurezza dei dati delle aziende fa parte delle grandi sfide della digitalizzazione e dell'AI e le aziende in misura sempre maggiore non potranno non preoccuparsi di mettere al sicuro le proprie banche dati", ha detto Fidanza, ponendo l'accento sull'importanza di adottare misure di sicurezza informatica adeguate e aggiornate, per proteggere i dati aziendali da attacchi informatici sempre più sofisticati. A questo proposito il manager ha detto che un modo possibile per saggiare la permeabilità dei propri sistemi è quello di ingaggiare un'agenzia che simuli attacchi informatici per poi fornire all'azienda un report che spieghi quando sono avvenuti gli attacchi e come ha reagito il sistema. Di In-

telligenza Artificiale al servizio della logistica ha parlato Franco Viganò, Director Strategic Channel and Italy

Country Manager di Geotab, spiegando come l'Intelligenza Artificiale stia rivoluzionando la gestione delle flotte. "Grazie all'analisi dei dati raccolti dai veicoli è possibile ottimizzare le rotte, ridurre i consumi e migliorare la sicurezza, ma soprattutto l'AI consente, interrogandola in maniera naturale, di ottenere dei contenuti generati dall'AI stessa". Per Viganò è quindi fondamentale che l'AI sia accessibile a tutti, anche a coloro che non hanno competenze tecniche specifiche, attraverso l'utilizzo di interfacce intuitive e di linguaggi naturali. Luca Bordin, Sales Business Developer di Leviahub, ha spiegato come "l'Intelligenza Artificiale deve essere propria dell'azienda e deve rimanere in azienda, questo perché siccome ogni azienda è diversa dalle altre ed esistono molti motori di AI che vengono alimentati da dati diversi, occorre fare molta attenzione



Piorgiorgio Beccari di Adira; Alessio Sitran di Anfia; Massimo Artusi di Federauto; Massimo Marciari dell'Osservatorio TCR; Paolo Starace di Unrae; Roberto Scarpa, Presidente FIAP

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



e lavorare con cura sull'architettura che si sceglie e anche sugli aspetti contrattuali e legali". In sintesi, il suggerimento di Bordin è quello di "non affrontare un progetto di AI con leggerezza, ma con l'ausilio dell'esperienza di persone competenti. Inoltre vanno coinvolti nel processo sia l'imprenditore sia le persone che lavorano in azienda, e soprattutto bisogna partire da cose semplici, perché l'AI cresce con la crescita dell'azienda e delle sue esigenze", ha concluso il rappresentante di Leviahub. Simone Iacuzzi, Product Management di MAN Truck & Bus, ha presentato le

ultime novità in termini di sistemi di assistenza alla guida (ADAS) e di guida autonoma. Iacuzzi ha sottolineato l'importanza di un approccio graduale all'introduzione di queste tecnologie, concentrandosi inizialmente su applicazioni specifiche come il trasporto su lunghe distanze. Giovanni Dattoli, Amministratore Delegato di Volvo Trucks Italia, ha evidenziato come i dati raccolti dai veicoli possano essere utilizzati per migliorare l'esperienza del cliente e ottimizzare i servizi offerti: "I dati servono e sono fondamentali per garantire l'importanza di una comunicazione chiara e

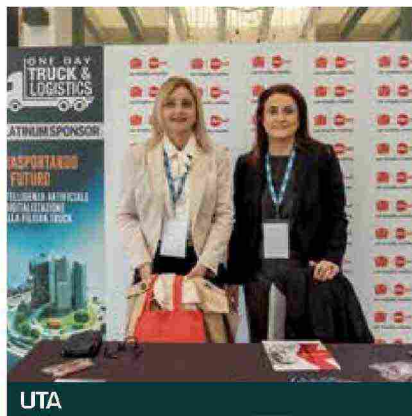
trasparente con i clienti, al fine di fare comprendere i benefici delle nuove tecnologie e di superare eventuali resistenze". Alessandro Peron, a commento della tavola rotonda, ha invitato tutti i presenti a provare a esercitarsi e "a giocare" con l'AI per due ottimi motivi: "Primo perché se non provate avrete sempre bisogno di qualcuno che ve la spieghi, secondo perché non ne comprendete le potenzialità". In sintesi il futuro del trasporto, come emerso dalla tavola rotonda, è ricco di promesse ma anche di sfide. L'implementazione su larga scala dell'Intelligenza Artifi-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



I DESK



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ziale e della digitalizzazione richiede un approccio attento e integrato. La protezione dei dati, la formazione del personale, lo sviluppo di infrastrutture adeguate e un quadro normativo chiaro sono elementi imprescindibili per garantire una transizione verso un trasporto più sostenibile ed efficiente. La sicurezza informatica, in particolare, rappresenta una preoccupazione crescente, poiché i sistemi sempre più connessi diventano bersagli sempre più appetibili per gli attacchi cibernetici. Inoltre, la formazione del personale è fondamentale per garantire che le nuove tecnologie vengano utilizzate al meglio e per evitare resistenze al cambiamento. Le infrastrutture stradali dovranno essere adeguate a supportare i veicoli autonomi e i sistemi di comunicazione avanzati, mentre le normative dovranno essere aggiornate per tenere il passo con l'evoluzione tecnologica. Nonostante queste sfide, le prospettive per il futuro sono positive. L'Intelligenza Artificiale e la digitalizzazione offrono un'opportunità unica per rendere

il trasporto più efficiente, sostenibile e sicuro, migliorando la qualità della vita delle persone e riducendo l'impatto ambientale.

I SERVIZI NEL FUTURO

La seconda tavola rotonda, dal titolo "I servizi nel futuro", ha offerto un quadro completo delle tendenze in atto nel settore dei servizi ai trasporti e su come il futuro sia caratterizzato da una forte interconnessione tra tecnologia, sostenibilità e servizi personalizzati. Le aziende del settore stanno investendo in nuove soluzioni per rispondere alle sfide della mobilità del futuro, offrendo ai clienti soluzioni sempre più efficienti e sostenibili. Francesca Caglioti, Communication Manager di GATE, ha presentato una visione innovativa del trasporto commerciale, sottolineando come la formula "pay per use" possa rivoluzionare il modo in cui le aziende gestiscono le proprie flotte. "L'elettrico non è solo una scelta ecologica - spiega - ma anche un'opportunità per ottimizzare i costi. Possiamo dire che GATE, con

la sua offerta di servizi integrati, si pone l'obiettivo di rendere la transizione verso l'elettrico più semplice e accessibile per le imprese". Fortunato Marzagalli di Greenture ha evidenziato il potenziale del bioGNL come carburante alternativo per il trasporto pesante. "Il bioGNL non è solo una soluzione per ridurre le emissioni, ma anche un'opportunità per garantire l'indipendenza energetica", ha sottolineato Marzagalli. Grazie alle garanzie d'origine, le aziende possono certificare la sostenibilità dei loro trasporti e contribuire alla decarbonizzazione del settore. Luca Perrini, Responsabile Customer Service di IVECO Mercato Italia, ha esordito ricordando come oggi l'importanza della servitizzazione sia fondamentale nei rapporti con il cliente che acquista un veicolo, ma soprattutto una serie di servizi che consentano da una parte il piacere della guida del mezzo da parte degli autisti, ma anche l'efficienza e la disponibilità assoluta del veicolo. "Da parte nostra offriamo al cliente un approccio modulare - ha spiegato Perrini - at-





40

traverso la connettività che consente di agire secondo tre fattori chiave, reattivo, proattivo e predittivo. Reattivo perché riusciamo a intervenire in strada velocemente, proattivo perché attraverso il nostro Customer Center anticipiamo l'esigenza del cliente fissandogli un appuntamento in officina e predittivo perché grazie a una serie di algoritmi che vengono sempre implementati si può prevedere per tempo l'inconveniente. Tutto questo chiaramente non può prescindere da una rete capillare, efficiente e qualificata". Fredrik Swartling, Direttore Service Sales & Operations di Scania Italia, ha sottolineato: "I dati sono il nuovo petrolio e Scania da oltre dieci anni ha veicoli tutti connessi, solo in Italia sono oltre 25.000, una miniera di informazioni che viene utilizzata per rendere personalizzata e individuale la manutenzione e intervenire in maniera proattiva e predittiva sui mezzi". Ma per Swartling tutti questi dati devono servire anche per essere ancora più vicini fisicamente al cliente: "Ecco perché sono nati servizi con OnSite, che consiste nel fare gli interventi di-

rettamente presso la sede del cliente o come Fleet Care, che significa avere una gestione completa della flotta del cliente da parte di Scania". Questo, in pratica, significa seguire tutto l'iter della manutenzione e della riparazione compresa la disponibilità dei ricambi, e dare al cliente un feedback sullo stato dei suoi mezzi. Perché, chiude il Direttore Service Sales & Operations, "in Scania pensiamo che in questa transizione digitale il rapporto umano e l'empatia con il cliente sono importantissimi, anche perché è stando vicini al cliente che riusciamo veramente a capire come evolvono i nostri processi". Stefano Baruzzi di Truck Company Group, la rete di officine multimarca indipendenti più grande a livello internazionale, presente in 15 Paesi con 1.000 officine di cui 190 in Italia, ha detto: "Dal 2011 abbiamo sviluppato servizi rivolti alle officine quali un catalogo ricambi multimarca, assistenza tecnica, un sistema di soccorso stradale europeo e ovviamente abbiamo erogato ore e ore di formazione - ha spiegato Baruzzi - Abbiamo così iniziato a proporci ad aziende di

trasporto, soprattutto internazionali, con i nostri servizi attraverso la nostra rete di officine". Il manager ha quindi sottolineato come la rete delle officine sia un elemento chiave e giochi un ruolo cruciale nella trasformazione del settore: "Le officine sono il punto di contatto diretto con il cliente e devono essere in grado di offrire servizi sempre più specializzati e personalizzati e in questo senso digitalizzazione e AI per noi sono aspetti fondamentali". Alessandro Peron commentando la tavola rotonda ha sottolineato come sia stato messo in evidenza quanto digitalizzazione e connettività siano già parte integrante del mondo dei servizi e come presto anche l'AI sarà uno strumento a disposizione del mondo dell'assistenza e del service.

TRASPORTARE IL FUTURO: LA POSIZIONE DELLE ASSOCIAZIONI

La tavola rotonda "Trasportare il futuro: la posizione delle associazioni" ha offerto un'istantanea avvincente di un settore in piena trasformazione. I relatori, in rappresentanza del-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



le proprie associazioni di categoria, hanno tracciato un quadro dettagliato delle sfide e delle opportunità che attendono il trasporto. Pierniccolò Beccari di Adira ha subito catturato l'attenzione sottolineando l'importanza cruciale della normativa: "Il futuro del trasporto si scrive anche e soprattutto attraverso le leggi. Dobbiamo correre più veloci dell'innovazione per non restare indietro. L'Intelligenza Artificiale, la connettività, la cybersecurity sono sfide enormi che richiedono un quadro normativo agile e aggiornato". Alessio Sitrani di Anfia ha poi approfondito l'impatto dell'Intelligenza Artificiale sul settore automotive: "L'AI sta rivoluzionando la nostra industria. Dall'ottimizzazione della produzione alla personalizzazione dei servizi, le possibilità sono infinite. Ma attenzione: l'uomo rimane al centro del processo. Dobbiamo investire nella formazione e creare un ecosistema che valorizzi le competenze umane e quelle tecnologiche". Massimo Artusi di Federauto ha portato l'attenzione sui concessionari, veri e propri punti di contatto tra le

Case automobilistiche e i clienti: "I concessionari sono chiamati a un profondo rinnovamento. La digitalizzazione è una leva strategica per migliorare il servizio al cliente e rafforzare il legame con gli automobilisti. Ma non dimentichiamo che la tecnologia deve essere al servizio delle persone, non viceversa". Massimo Marciari dell'Osservatorio TCR ha sottolineato il valore della trasparenza e della collaborazione: "Il settore del trasporto è complesso e in continua evoluzione. Il TCR offre agli operatori gli strumenti e le informazioni necessarie per navigare in questo mare in tempesta. La collaborazione è fondamentale per affrontare le sfide comuni e cogliere le opportunità che il mercato offre". Infine, Paolo Starace di Unrae ha lanciato un appello alle istituzioni: "Le imprese hanno bisogno di un quadro normativo chiaro e stabile, nonché di incentivi per investire in nuove tecnologie. C'è bisogno di un forte allineamento tra le politiche industriali e le esigenze del settore. Solo così potremo rendere l'Italia un Paese all'avanguardia nel tra-

sporto." Roberto Scarpa, Presidente FIAP e imprenditore del trasporto, ha affermato: "Gran parte degli argomenti affrontati in questi due giorni di lavoro non sono nuovi in FIAP e ci stiamo lavorando con soddisfazione da tempo. Per quanto riguarda la digitalizzazione, la questione è più semplice perché fa già parte del DNA delle nostre aziende; più complessa e sfidante sarà l'AI e a questo proposito ritengo importante che chi progetta questo sistema metta al centro il rispetto dell'uomo". Alessandro Peron nel suo commento finale ha ricordato che serve un "nuovo modo di fare associazione per portare risultati". In conclusione, dalla tavola rotonda è emersa la necessità di un approccio integrato che coniughi innovazione tecnologica, competenze umane e politiche industriali lungimiranti. Il futuro del trasporto è un futuro in movimento, e l'Italia ha tutte le carte in regola per giocare un ruolo da protagonista. L'appuntamento per la filiera estesa del truck, come ha ricordato Maria Ranieri nei saluti finali, è per il 2025.

Il primo semestre si è chiuso con un calo produttivo del 5,2%. Anfia: "Il mercato è stagnante"

Timori per la tenuta del comparto l'automotive in crisi spaventa l'Ue

L'ANALISI

CLAUDIA LUISE

Il crollo delle vendite e il conseguente rallentamento della produzione, la minaccia di sanzioni da centinaia di milioni per non aver centrato gli obiettivi intermedi fissati dall'Ue, la necessità di rivedere tutti i programmi e tagliare i costi per mantenere in piedi conti che non reggono. La crisi dell'automotive parte da questi tre fattori, tutti legati alla transizione verso le vetture elettriche. Elementi che stanno mettendo a dura prova i gruppi automobilistici mondiali, per poi estendersi alle imprese della componentistica. Una crisi trasversale, che tocca tutte le nazioni ma che ha come epicentro la Germania (e Volkswagen in particolare). Il terremoto rischia di mettere in ginocchio un comparto che in Europa impiega 14 milioni di lavoratori tra diretti e indiretti, il 6,1% dell'occupazione.

Un calcolo preciso dei posti di lavoro persi arriva dall'ultimo report della Clepa, European Association of Automotive Suppliers aggiornato a fine ottobre. «L'industria europea delle forniture per l'automotive sta affrontando le perdite di posti di lavoro più gravi dalla crisi Covid-19. Le ricerche e le analisi Clepa - si legge nel dossier - stimano che dal 2020 siano andati persi circa 86.000 posti di lavoro nel settore. Nonostante le previsioni secondo cui sarebbero stati creati oltre 100.000 nuovi occupati entro il 2025, la realtà è stata una perdita netta di quasi 56.000 posizioni». Inoltre sono stati annunciati altri 32.000 tagli solo nei primi sei mesi del 2024, superando il

periodo peggiore della pandemia. «L'impatto peggiore sull'occupazione probabilmente ancora deve arrivare. Queste perdite sono causate dal calo della domanda, dall'aumento dei costi di produzione e dagli investimenti ritardati in nuove tecnologie» sottolinea ancora l'associazione europea. Secondo i dati diffusi dall'Anfia, la produzione (Ue27 + Uk) nel 2023 si è fermata a 15,5 milioni di autoveicoli, in calo del 12,1% rispetto al 2019. Il primo semestre 2024 si è chiuso con 7,6 milioni di veicoli prodotti (-5,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso). Mentre, per quanto riguarda l'immatricolazione di auto, la stima è chiudere il 2024 a 12,7 milioni, -1,5% rispetto al 2023.

Un mercato stagnante, che il mese scorso, guardando all'Italia, è calato ancora di più. «A ottobre il mercato auto del nostro Paese si mostra nuovamente in importante ribasso (-9,1%) dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno» sottolinea il presidente di Anfia, Roberto Vavassori. E aggiunge: «La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la conseguente contrazione dei volumi produttivi, hanno creato una situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera, alla quale si aggiungono costi di produzione, soprattutto l'energia, in forte disparità rispetto al resto d'Europa ed effetti negativi sulla componentistica del rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità da parte delle case costruttrici. Senza dimenticare l'incertezza creata dagli obiettivi del Green Deal con le scadenze prossime». A pesare è soprattutto l'incertez-

za sulle auto elettrificate che stentano a conquistare mercato: secondo i dati dell'Accea a ottobre rappresentano il 50,2% del mercato, mentre da inizio 2024 hanno una quota del 47,1%, con volumi in calo nel mese (-3,4%) e in aumento nel cumulato (+7,1%). Troppo poco per una vera svolta. «Chiediamo fortemente che nei primi 100 giorni di lavoro della Commissione Ue venga approvato, mantenendo inalterati scadenza e obiettivi del 2035, un piano di neutralità tecnologica» sostiene Vavassori.

In questo contesto si inseriscono anche i dati negativi registrati da Stellantis. Il titolo ha già ceduto circa il 50% dai massimi di marzo. Gli investitori avevano valutato sottotono la trimestrale: nel terzo periodo dell'anno i ricavi sono calati del 27% a 33 miliardi a causa di una diminuzione delle consegne, di un mix sfavorevole, oltre all'impatto dei prezzi e dei cambi). Inoltre le guidance 2024 erano state riviste al ribasso a fine settembre quando il gruppo aveva comunicato una riduzione delle consegne alla rete di più di 200.000 veicoli nel secondo semestre, il doppio della stima precedente. Indicazioni ribadite in occasione della trimestrale e ancora ieri. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri della filiera

14

milioni di persone che lavorano nel settore dell'auto in Europa

27%

La perdita di ricavi di Stellantis nel terzo trimestre a causa del "mix sfavorevole"



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

QUANTO VALE L'IMPATTO SU POMIGLIANO E MELFI

Flaminia Bussotti e Nando Santonastaso a pag. 3

Pomigliano, Melfi, Cassino rebus produzioni e indotto

► L'uscita di scena del manager portoghese e gli effetti della crisi dell'auto tedesca impattano sugli impianti meridionali di Stellantis che sono il 54% del gruppo in Italia

LO SCENARIO

Nando Santonastaso

L'addio di Tavares nel bel mezzo della bufera che sta investendo l'automotive in Germania, facendo lievitare ulteriormente l'allarme in Italia dove si produce il 30% dei componenti delle auto tedesche e molto di più di quelle Stellantis. Allarme che già tempo suona forte nel Mezzogiorno dove si concentra quasi il 54% del totale della produzione nazionale di autoveicoli, ancorché in forte calo rispetto allo scorso anno, con circa 300mila addetti riconducibili all'intera filiera. Cresce il senso di incertezza e di preoccupazione per le inevitabili conseguenze della pesante crisi in Germania, nostro principale partner commerciale (nel 2023 è stato registrato il secondo valore di interscambio maggiore di sempre tra i due Paesi). Ma l'uscita di scena del Ceo portoghese potrebbe, come si augurano i sindacati, favorire un cambio di passo sulle prospettive soprattutto occupazionali di Stellantis che per ora sta fronteggiando l'emergenza con un sempre più costante ricorso a fermate produttive e alla Cassa integrazione in quasi tutti i siti italiani.

Certo, le notizie arrivate anche in queste ultime ore dalla Germania, dove è stata dichiarata fallita una delle più storiche aziende della componentistica, hanno creato ulteriore fibrilla-

zioni in questo specifico settore, già scosso dalle previsioni pubblicate all'inizio di novembre dall'Osservatorio di "categoria", secondo il quale per un'impresa della componentistica su tre in Italia è prevista una contrazione dell'occupazione. «La crisi della domanda di autoveicoli in Europa e in Italia, l'aumento dei costi di produzione e il rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità stanno creando le premesse per un possibile peggioramento di scenario» ha detto di recente Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti di Anfia, la filiera dell'automotive italiana. «Nel primo semestre 2024 - ha puntualizzato - sono stati annunciati tagli per ulteriori 32mila posti di lavoro, superando i 29mila del secondo semestre 2020. La componentistica è sotto pressione anche in Italia». E al Sud soprattutto, dove la filiera estesa vale 13 miliardi di euro di valore aggiunto (il 30% nella sola Campania) e i cali di produzione, tra il 2019 e il 2024, hanno toccato punte del -73% come nel caso di Melfi.

I DUBBI

Come se ne esce? E le dimissioni di Tavares come cambieranno i programmi di Stellantis? Finora, il Gruppo franco-italiano ha sempre ribadito che i piani per i siti italiani a breve e medio termine non cambieranno. A Melfi, ad esempio, sono stati confermati i 5 nuovi modelli full electric previsti tra il 2025 e il 2026 men-

tre s Pomigliano potrebbe approdare la piattaforma smart qualora il Gruppo decidesse di assegnarla anche all'Italia. Sul piano più generale, la sensazione degli addetti ai lavori è che la partita dell'auto deve coinvolgere sempre più in maniera diretta e soprattutto immediata l'Europa. Al di là dello scenario geopolitico provocato dall'invasione russa dell'Ucraina, è diventato questo il problema numero uno per la Commissione guidata da Ursula Von der Leyen, dal momento che la crisi non sta facendo sconti a nessuno dei Paesi più economicamente forti dell'Ue (anche i francesi stanno tagliando, come Valeo che intende rinunciare anche ad un centro di ricerca). L'Italia e la Repubblica ceca premono per anticipare l'attivazione della clausola di revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri, attualmente prevista per il 2026, al primo semestre del 2025. L'obiettivo è di permettere alle imprese di adeguarsi più efficacemente alle nuove norme europee per evitare sanzioni salate (nell'ordine dei 15-17 miliardi di euro già nel 2025, secondo le stime del Ceo di Renault, De Meo) e rilanciare la produzione industriale. Il documento è stato sottoposto pochi giorni fa alla valutazione degli altri partner europei, irrobustito dall'appoggio di Confindustria, Bdi e Medef, le associazioni imprenditoriali italiana, tedesca e francese, e avrebbe incontrato nuovi consensi. Ma l'ag-

gravarsi dello scenario, a partire da quanto sta accadendo in Germania, sembra profilare nell'immediato futuro soprattutto un massiccio ricorso alla Cassa integrazione per il settore al quale, certo, non ha fatto bene il taglio degli incentivi previsto dalla manovra di Bilancio 2025. Taglio al quale il ministro Urso ha cercato di rimediare con il recupero di almeno una parte di quelle risorse. Più cig vuol dire chiedere all'Europa di garantire una copertura straordinaria dei costi aggiuntivi che graverebbero sui bilanci dei singoli Stati, mettendo forse a rischio la tenuta dei conti pubblici, come nel caso dell'Italia. Bond o altre misure, insomma, che permetterebbero al sistema

di gestire questa difficile fase e di capire come procedere verso la transizione elettrica che rimane il traguardo finale e su cui tutte le aziende hanno già investito miliardi. Ma che bisogna far presto, anche per rispondere in modo compatto e coerente alle lusinghe dei produttori cinesi, pronti a invadere il Vecchio continente con le loro motorizzazioni elettriche, lo conferma un recente studio di Clepa, l'Associazione europea della componentistica automotive. Dal 2020 ad oggi le perdite nette di posti di lavoro nel settore in Europa hanno superato i livelli dell'era Covid-19, arrivando a 56.000 unità, malgrado le proiezioni del 2021 prevedessero 100.000 nuovi po-

sti di lavoro nella filiera del veicolo elettrico entro il 2025. Intanto, i fornitori europei di auto si stanno muovendo per trovare una soluzione. Non solo ridimensionamento della forza lavoro ma anche accelerazione degli interventi di riorganizzazione delle attività, imposti dalla transizione del mercato verso l'elettrico. Un'operazione che costerebbe almeno 4 miliardi ma si muoverebbe comunque in direzione dell'elettrico, anche se la data del 2035 per l'addio ai motori benzina e diesel potrebbe subire uno slittamento. Il cambio al vertice di Stellantis può determinare anche da questo punto di vista un'accelerazione su scelte e investimenti.

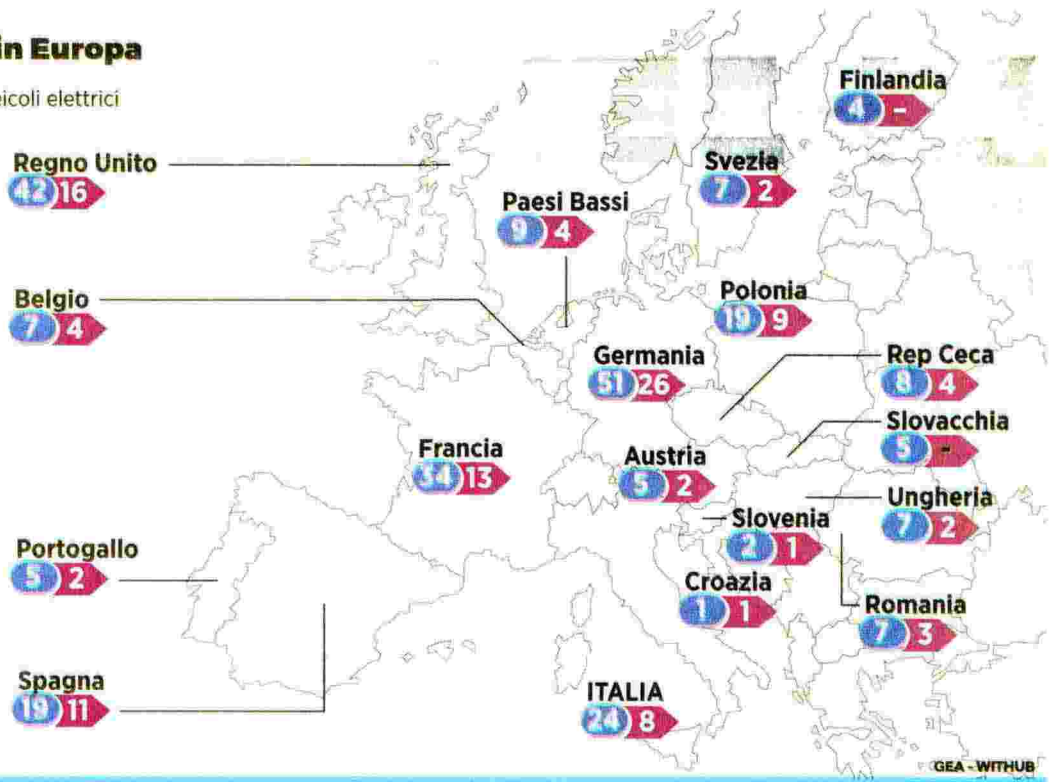
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le fabbriche di auto in Europa

● Stabilimenti ● Produzione di veicoli elettrici

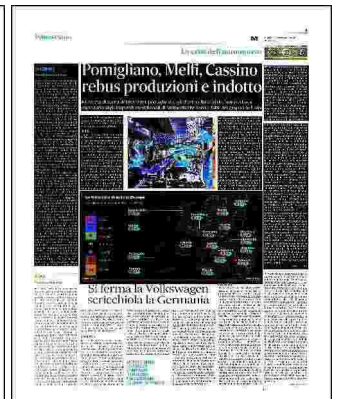


Fonte: Acea

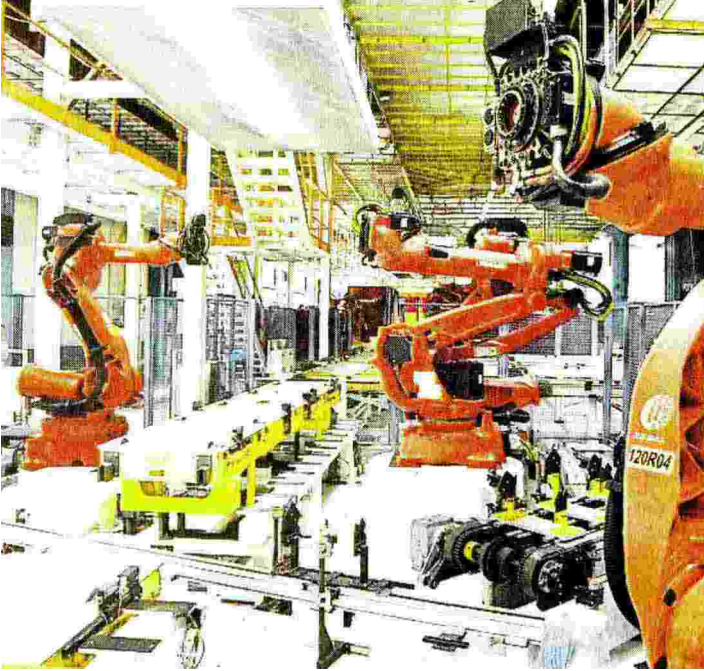


GEA - WITHUB

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Uip in via Volturno

Automotive e filiera toscana Il convegno

PISA

Automotive e filiera toscana, le imprese si confrontano al convegno promosso da Unione Industriale Pisana e **Anfia**. L'industria automobilistica e la sua filiera toscana saranno al centro di un importante convegno promosso dall'Unione Industriale Pisana in collaborazione con **Anfia** - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica e in programma domani alle 10.30 nella sede Uip di via Volturno 40 a Pisa.

Il convegno La filiera dell'automotive in Toscana. Scenari e prospettive sarà aperto dai saluti di Andrea Madonna (**nella foto** Del Punta per Valtriani), presidente Uip, e di Roberto Vavassori, presidente **Anfia**, e proseguirà con gli interventi di industriali e docenti universitari.

La relazione di Gianmarco Giorda, direttore **Anfia**, analizzerà la situazione dell'industria dell'auto: transizione tecnologica, mercati nazionali e mercati internazionali, posizione dell'Europa e dell'Italia, Riccardo Toncelli, ad Dumarey, affronterà il tema Non solo Bev (veicoli elettrici), ma anche combustibili non fossili nella mobilità leggera e pesante, Sergio Saponara, direttore Dii Università di Pisa si soffermerà su Connettività e guida autonoma: quale livello di maturità?, Andrea Bonaccorsi, docente di Ingegneria Gestionale all'Università di Pisa, tratterà di tecnologie e nuovi mercati: metodi e casi per il settore automobilistico, e infine Francesca Posarelli, presidente PMI Confindustria Toscana parlerà dei rapporti di filiera. Seguirà un momento di dibattito e confronto tra le imprese.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > [Economia](#)

AUTO ITALIA: ANFIA, IN 2024 ATTESE VENDITE -1% A 1,55 MLN, GOVERNO SOSTENGA OFFERTA

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 02 dic - "Con l'ingresso nell'ultimo mese del 2024, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura d'anno si attesterà a poco sopra 1.550.000 immatricolazioni complessive (-1% circa rispetto al 2023)". Così Roberto Vavassori, presidente di Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica, commenta i dati sulle immatricolazioni di novembre, calate del 10,8% su base mensile e dello 0,16% nel progressivo annuo. "A novembre il mercato auto italiano prosegue la caduta. Se il tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 14 novembre ha rappresentato un momento di confronto e un primo passo in direzione del rifinanziamento del fondo automotive, permane la necessità di strutturare un piano di politica industriale per il settore", ha detto Vavassori, sottolineando che "adesso, è importante che il Governo concentri le risorse al momento disponibili - pur se non sufficienti - sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo". Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, Anfia segnala che quelle a benzina vedono il mercato di novembre in calo del 12,7%, con quota di mercato al 27,5%, mentre le diesel calano del 21,3%, con quota al 12,6%. Nel cumulato dei primi undici mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 2,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,6%, rispettivamente con quote di mercato del 29,3% e del 13,9%.

Le autovetture mild e full hybrid calano dello 0,4% nel mese, con una quota del 42,3%; nel cumulato crescono del 10,1%, con una quota del 40%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) calano del 23,3% a novembre e rappresentano l'8,4% del mercato del mese (a novembre 2023 era il 9,8%); nel cumulato calano del 12,7% e hanno una quota del 7,4% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulato dei primi undici mesi del 2023). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,1% dell'immatricolato di novembre.

Ars

(RADIOCOR) 02-12-24 18:45:42 (0606) 5 NNNN

TAG

POLITICA GOVERNO ITA

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

MERCATO AUTO IN CALO A NOVEMBRE: "SEGNI DI CRISI PREOCCUPANTI"

teleborsa 



(Teleborsa) - Nel mese di novembre sono state immatricolate **124.251 autovetture a fronte delle 139.319 iscrizioni registrate** nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del **10,82%**. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sottolineando che i trasferimenti di proprietà sono stati

470.757 a fronte di 469.979 passaggi registrati a novembre 2023, con un aumento dello 0,17%.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 595.008, ha interessato per il 20,88% vetture nuove e per il 79,12% vetture usate.

Le immatricolazioni - spiega il MIT - rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 30.11.2024, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di novembre 2024.

"A novembre il mercato auto italiano prosegue la caduta, registrando il quarto calo consecutivo (-10,8%) - afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di **ANFIA**. Entrando oggi nell'ultimo mese del 2024, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura d'anno si attesterà a poco sopra 1.550.000 immatricolazioni complessive (-1% circa rispetto al 2023).

Se il tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 14 novembre ha rappresentato un momento di confronto e un primo passo in direzione del rifinanziamento del fondo automotive, permane la necessità di strutturare un piano di politica industriale per il settore. Adesso, è importante che il Governo concentri le risorse al momento disponibili - pur se non sufficienti - sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo".

"Il mercato italiano delle autovetture continua a mostrare segni di crisi preoccupanti", sottolinea UNRAE in una nota "con il quarto mese consecutivo in contrazione dopo il -13,4% di agosto, il -10,7% di settembre e il -9,0% di ottobre. Novembre chiude con 124.251 nuove immatricolazioni, un calo del 10,8% rispetto alle 139.319 dello stesso periodo dell'anno precedente, che aveva una giornata lavorativa in più".

Il cumulato degli 11 mesi va in rosso per la prima volta da inizio anno, con una flessione dello 0,2%: 1.452.973 immatricolazioni rispetto a 1.455.320 nel periodo gennaio-novembre 2023. Rispetto al periodo pre-covid, gennaio-novembre 2019, il calo è del 18,2%.

Le vetture BEV recuperano quota rispetto al 4,0% di ottobre, salendo al 5,3% (-0,3 punti rispetto allo stesso mese 2023), anche grazie alle consegne delle vetture ordinate in

giugno con il breve beneficio degli incentivi, che sta generando un effetto altalenante nel corso dei mesi. Le auto PHEV, invece, scendono al 3,1% dal 3,4% di ottobre, portando il totale di veicoli ricaricabili all'8,4%.

L'UNRAE annuncia un incontro con giornalisti e operatori del settore il 16 dicembre prossimo a Roma, presso Villa Blanc, sui temi più attuali della transizione energetica, dove oltre a fornire un quadro del mercato e delle sue prospettive, illustrerà nel dettaglio le proposte dell'Associazione delle Case automobilistiche al Governo. Nella stessa occasione **verrà presentata una nuova ricerca dell'Osservatorio Auto e Mobilità della Luiss Business School, di cui l'UNRAE è partner.**

(TELEBORSA) 02-12-2024 19:54

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

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

Esplode automobile occidentale

L'automobile è stata la metafora della superiorità dell'Occidente capitalistico nei confronti del resto del mondo che andava a piedi o al massimo a cavallo. Ed anche il pivot della struttura industriale, rappresentando una merce di massa che garantiva in un colpo solo una percentuale rilevante dell'occupazione, dei consumi, del benessere e dei profitti per le imprese. È stata anche il simbolo merceologico della libertà, in cui la possibilità di



andare dove si vuole compatibilmente con i confini e i rapporti internazionali sostituiva e compensava le libertà effettive: quella di concorrere alla formazione delle decisioni politiche che riguardano la vita di tutti. Adesso, nel giro di poche settimane, i segnali di crisi che covavano da anni sembrano condensarsi in un unico ciclone, da cui difficilmente uscirà un assetto tranquillizzante. Ieri sera si è dimesso Carlos Tavares, amministratore delegato di Stellantis, il più pagato del settore (40 milioni di stipendio annuo, 100 milioni si dice di buonuscita). Al suo posto un comitato esecutivo temporaneo con al centro John Elkann, l'erede-guida della famiglia Agnelli, il cui stile sembra ben illustrato dalla causa legale che lo vede opposto alla madre, Margherita. Pesano sul gruppo il drastico calo delle vendite (il -17% solo ad ottobre, una quota di mercato del 14,4% contro il 17,4% di un anno fa), e quindi quello dei ricavi (nel terzo trimestre crollati del 27%). Il valore delle azioni era già sceso del 38%, e stamattina ha perso un altro 7%. Ma pesa soprattutto l'assenza di una strategia adeguata ai cambiamenti nel settore, come del resto in tutta Europa e negli Stati Uniti. Stellantis è infatti ora una multinazionale che non ha più molto a che vedere con la Fiat dell'Avvocato. Fusioni e acquisizioni successive, con o dopo Sergio Marchionne, hanno portato sotto lo stesso tetto marchi storici di paesi diversi sulle due sponde dell'Atlantico: la stessa Fiat, Lancia, Maserati, Peugeot, Citroen, Chrysler, Jeep, Dodge e altri minori). Deve quindi fare i conti con costi diversi a seconda della collocazione degli stabilimenti (più alto il costo del lavoro negli Usa, maggiore quello dell'energia in Europa, anche a causa della guerra in Ucraina che ha spinto a sostituire l'economico gas russo con quello Usa, a prezzo quadruplo). Ma anche con regole molto diverse relative alle emissioni (estremamente differenziate anche all'interno degli States, ma di nuovo in discussione nell'Unione Europea, che sta mettendo in forse il divieto di immatricolazione per diesel e benzina a partire dal 2035). E qui la crisi di Stellantis si rivela la crisi di tutta l'auto occidentale. Stamattina è cominciato lo sciopero nel gruppo Volkswagen, che in Germania conta dieci stabilimenti di produzione di automobili e circa 300 mila dipendenti, di cui 120 mila del marchio VW (ci sono anche Audi, Porsche, Skoda, Seat, ecc), il più colpito dal piano di risparmio proposto dal cda. È un primo sciopero di avvertimento, avverte il sindacato IG Metall, ma potrebbe diventare la lotta più dura di tutta la storia del marchio. Calcolando che parliamo di un sindacato implicato nella co-gestione dell'azienda, dunque niente affatto estremista o rivoltoso, la situazione deve essere un po' più che tragica. Ma è un male comune. Da luglio a settembre, l'utile operativo (EBIT) di Volkswagen, BMW e Mercedes-Benz è stato di circa 7,1 miliardi di euro quasi la metà rispetto al terzo trimestre del 2023. Il fatturato complessivo è sceso di quasi il 6%, a 145,4 miliardi di euro. Anche queste altre aziende, insomma, stanno presentando piani di razionalizzazione che prevedono pesanti tagli ai costi, e quindi soprattutto all'occupazione. Come si fa, d'altro canto, a delineare strategie industriali in un contesto dove la competitività è altissima, la capacità produttiva mondiale immensamente superiore alle possibilità di vendita, la domanda scende con l'erosione dei salari europei, l'innovazione tecnologica (ibrido ed elettrico) è improvvisamente congelata perché il mercato europeo non risponde (al contrario di quello cinese, dove l'elettrico ormai sta diventando maggioranza e quindi le auto europee non trovano più spazio, se non nelle nicchie extra-lusso)? Le incertezze superano di gran lunga i punti fermi, che non sembrano esserci più. Al massimo, confessa il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, si pensa a fare pressione per fermare la transizione energetica: «Chiediamo fortemente che nei primi 100 giorni di lavoro della Commissione Ue venga approvato, mantenendo inalterati scadenza e obiettivi del 2035, un piano di neutralità tecnologica». Insomma, non penalizziamo i motori endotermici tradizionali fin quando non avremo capito che fare. Ma l'attesa e l'incertezza, spiegano proprio i classici del neoliberalismo ora in crisi, condannano le imprese a perdere l'occasione e a restare indietro nella competizione tecnologica. Mentre invece i cinesi, già ora leader del settore, accelerano la loro corsa. E non c'è solo il problema della competizione o dei profitti per le imprese del settore. Perché, come detto all'inizio, il settore automobilistico è un pilastro della società capitalistica liberale occidentale. Solo in Europa impiega 14 milioni di lavoratori, tra diretti e indiretti (subfornitori,

venditori,meccanici, ecc), il 6,1% dellooccupazione. Una fetta altissima del Pil per Germania, Francia, Italia, Spagna, Cechia, Polonia, Romania, ecc. Un crollo qui non sarà una crisi settoriale. Basti pensare che lo sciopero in Volkswagen in attesa di quelli in Bmw, Ford e Mercedes si incrocia immediatamente con lavvio della campagna elettorale, per le elezioni politiche anticipate in Germania. Pace sociale e stabilità politica di solito vanno assieme, anche e soprattutto quando non vanno Non si scherza più. E non ci si può neanche adagiare sullabitudine ai tempi lunghi propri di ogni analisi della crisi del capitalismo. E qui, ci siamo dentro. - © Riproduzione possibile DIETRO ESPLICITO CONSENSO della REDAZIONE di CONTROPIANO

HOME ECONOMIA

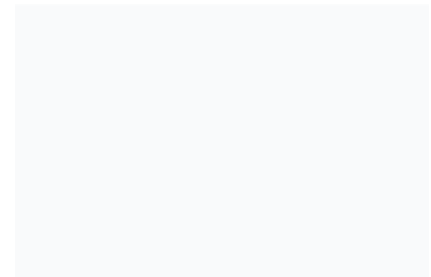
Auto, Anfia: A novembre -12,7% immatricolazioni veicoli a benzina e -21,3% diesel

02 Dicembre 2024

A novembre le auto a benzina registrano immatricolazioni in calo del 12,7%, con quota di mercato al 27,5%; allo stesso modo, le diesel calano del 21,3%, con quota al 12,6%. Nel cumulato dei primi undici mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 2,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,6%, rispettivamente con quote di mercato del 29,3% e del 13,9%.

E' quanto emerge dall'analisi di Anfia sulle vendite di auto a novembre in Italia.

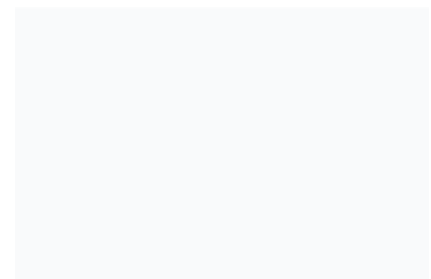
Ti potrebbe interessare anche



INFOGRAFICA INTERATTIVA Carburanti, Mimit: Prezzi di benzina e diesel scendono ancora

28 Febbraio 2024 di Redazione

I dati del Ministero delle imprese e del Made in Italy: l'Alto Adige resta la zona più cara d'Italia con la benzina a 1,901 euro/litro



INFOGRAFICA INTERATTIVA Carburanti, Mimit: Prezzi di benzina e diesel stabili

03 Aprile 2024 di Redazione

I dati del Ministero delle imprese e del Made in Italy: l'Alto Adige resta la zona più cara d'Italia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

INFOGRAFICA INTERATTIVA
Carburanti, nuovo calo dei prezzi settimanali di benzina e diesel

07 Maggio 2024 di Redazione

L'aggiornamento dell'Osservatorio Carburanti del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica

INFOGRAFICA INTERATTIVA
Carburanti, prosegue il calo dei prezzi di benzina e diesel

10 Maggio 2024 di Redazione

L'Alto Adige resta la zona più cara d'Italia, le Marche la più economica

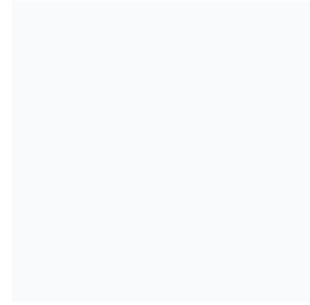
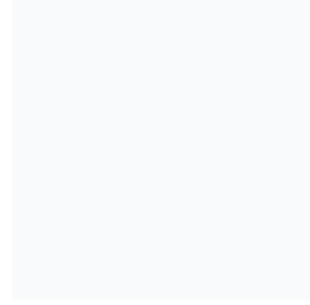
INFOGRAFICA INTERATTIVA
Carburanti, in calo i prezzi di benzina e diesel

28 Maggio 2024 di Redazione

La rilevazione quotidiana diffusa dal Mimit

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



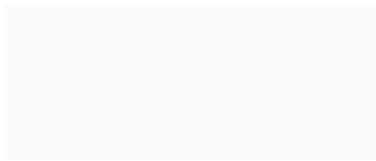
Podcast 2/ Cop29, cosa è successo a Baku in due settimane molto intense



Iscriviti alla newsletter di GEA

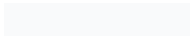
Privacy Policy. *

Iscriviti



Copyright © GEA - Green Economy Agency

Direttore responsabile: Vittorio Oreggia | Editore: WITHUB S.P.A.



Iscritta nel Registro delle Imprese di Milano | Sede legale: Via Rubens 19, 20158 Milano (MI)

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana

Numero di registrazione: 2172/2022 | Numero registrazione ROC: 30628

- Chi siamo
- Contatti
- Privacy Policy
- Cookie Policy
- Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Cassa integrazione, pochi modelli e vendite di Stellantis in calo (nonostante il mercato faccia +1%)

Nelle sue altisonanti intenzioni, l'Italia sarebbe stata ancora il cuore pulsante della produzione. Lo ha detto e ripetuto tante volte, Carlos Tavares, durante i quattro anni alla guida di Stellantis che si sono conclusi domenica sera con una separazione ben retribuita. Chissà se - sotto sotto - ne era convinto davvero almeno lui. Perché fuori dagli uffici del gruppo automobilistico le sue promesse hanno perso credito fino a diventare intenzioni con scarsa credibilità dentro i palazzi di governo e nelle piazze dei lavoratori che è riuscito a riempire unendo i sindacati dopo decenni di spaccature. Lascia un'eredità pesante, ma in senso negativo. L'amministratore delegato se ne va alla vigilia di un anno destinato a segnare il peggior risultato dal 1957 con circa 500mila unità prodotte e cassa integrazione dilagante in tutti gli stabilimenti, a iniziare da Mirafiori che nell'ultimo trimestre del 2024 avrà lavorato per 30 giorni scarsi. Diceva, appena due anni fa, a proposito della 500 elettrica prodotta nella fabbrica torinese: "È la più venduta in Europa e ne possiamo vendere molte di più, ovviamente questo dipende dalla disponibilità dei componenti. Le potenzialità sono enormi". Ora la produzione è ferma per mancanza di domanda, tra prezzi vertiginosi e una batteria poco efficiente. Stellantis è stata costretta a incentivare 1.500 uscite a Torino nel 2023, altri 3mila operai convivono con il contratto di solidarietà e il reparto Carrozzerie è rimasto chiuso a ottobre per riaprire con un turno unico a novembre e richiudere dall'1 dicembre fino ad almeno il 6 gennaio. Di fronte a numeri impietosi, Tavares ha rilanciato con la promessa di portare a Mirafiori la 500 ibrida nel 2025. La realtà è che la produzione non partirà prima del 2026 e sarà un sospiro di sollievo sempre che le stime di vendita - 80/100mila vetture all'anno - verranno rispettate. Il mix complessivo della produzione italiana, nel frattempo, potrebbe essere notevolmente cambiato visto che l'unica auto mass market - la Pandina assemblata a Pomigliano d'Arco - inizia a flettere e subirà la concorrenza della nuova Grande Panda assegnata allo stabilimento serbo di Kragujevac. Molto dipenderà dai prezzi, che è uno dei grandi temi dell'era Tavares. Sosteneva: "Stellantis non ha bisogno di brand low cost, ma di modelli accessibili. Ho tanti core brand come Fiat e Citroën che hanno un posizionamento chiaro". I numeri raccontano altro. Illuminanti i dati europei dell'ultimo mese: Dacia ha venduto 42.466 auto a ottobre, Citroën 19.649 e Fiat si è fermata appena a 17.577. "Altri hanno creato il caos e voi chiedete a me di risolvere la situazione e di garantire posti di lavoro", è stata una delle sue esternazioni. Il riferimento, chiaro, era al mercato dell'elettrico che non sfonda. La realtà però racconta - ancor più in Italia - di una casa automobilistica che non intercetta più il gusto dei consumatori, al di là della motorizzazione. Tra gennaio e ottobre - dati Anfia - nel nostro Paese si sono vendute 1.329.063 autovetture, lo 0,9 per cento in più del 2023. Hanno pesato i 900 milioni di euro di incentivi statali, chiesti e ottenuti proprio da Stellantis. Risultato? In un mercato che fa segnare un flebile segno più, Fiat ha venduto il 13,5% in meno di auto rispetto allo scorso anno. Intanto Toyota è cresciuta del 25,9%, Dacia del 13 e Renault del 12,9. Insomma, Tavares si è fatto mangiare quote di mercato in casa. Contestualmente Jeep ha perso il 3,7% e Citroën non è nemmeno nella top ten di vendite in Italia. Nel campo dell'elettrico - dove sosteneva di voler scalzare Tesla - i dati sono ancora più drammatici: Model 3 e Model Y della casa automobilistica di Elon Musk hanno consegnato oltre 13mila vetture, Jeep Avenger e Fiat 500 si sono fermate a poco più di 4mila. Ora molto è affidato ai 5 modelli della piattaforma Medium che entrerà in funzione a Melfi, quattro dei quali partiranno solo nel 2026 (due Jeep, una Ds e una Lancia). A quel punto l'impianto - da cui è scomparsa la 500X sostituita dalla nuova 600 assegnata alla Polonia - dovrebbe produrre 260mila vetture arrivando a saturazione, secondo l'azienda. Ma lo scetticismo serpeggia tra i sindacati e le vendite di Ds e Lancia, con modelli costosi e volumi risibili, non promettono nulla di buono. La fabbrica di Cassino ha altri modelli di premium e lusso assegnati che non promettono grandi numeri ed è così che la frittata è fatta. Ciliegina sulla torta, il mancato rilancio di Maserati. I manager del Tridente - sono passati esattamente quattro anni, correva il dicembre 2020 - promettevano 13 modelli inediti e un rilancio del marchio. L'impianto di Grugliasco - dopo le promesse del 2021, rispedito al mittente dalla Fiom - è stato chiuso, l'Innovation Lab è in panne, i numeri della Folgore full electric sono una barzelletta con vendite che si contano sulle dita di una mano in Italia. Il dramma è nei numeri: 220 auto prodotte nello storico stabilimento di Modena tra gennaio e settembre, 2.030 unità a Mirafiori e circa 5mila a Cassino. E nella fabbrica torinese le nuove piattaforme dedicate alle Maserati non si vedranno prima del 2027. Un deserto di volumi che si riflette sull'occupazione. Tavares va via con i 2.700 dipendenti della fabbrica laziale in contratto di solidarietà fino al 31 dicembre, come altri 3.187 a Mirafiori, 220 a Modena e 5.361 a Melfi (fino al 26 giugno 2025). La cassa integrazione continua a fasi alterne anche a Pomigliano, Atessa e Termoli. A rischio c'è anche l'intera filiera italiana, in affanno ancora maggiore a causa della frenata dei produttori tedeschi. Un'ecosistema composto da 5.439 imprese e 272.000

addetti - tra diretti e indiretti - che rappresentano il 6,8% degli occupati del settore manifatturiero italiano, secondo i dati **Anfia**. Nel 2025 saranno con ogni probabilità i primi a scontrarsi con la crisi, visto che Stellantis ha già annunciato - insieme alla serrata di Mirafiori a dicembre - la necessità di stanziare fondi per la cassa integrazione durante il prossimo anno. "Noi avevamo già chiare le proporzioni del fallimento dell'amministratore delegato. Si sta aggiungendo a quello industriale e occupazionale anche quello finanziario", avvisa il segretario generale della Fiom Michele De Palma reiterando la richiesta alla presidente del Consiglio Giorgia Meloni di convocare i vertici. Va avanti così da mesi. Del resto, i metalmeccanici della Cgil andarono a bussare all'ufficio parigino di Tavares nel giugno 2023, visto che in Italia non si era mai presentato. Lo avrebbe fatto solo otto mesi più tardi, aprile 2024, alla vigilia di uno storico sciopero dell'automotive torinese. "Noi qui ci sentiamo a casa, siamo leader di mercato. Non abbiamo alcuna intenzione di andarcene", disse. Intanto se n'è andato lui. Stellantis chissà. X: @andtundo Hai già letto 5 articoli

Acquista l'accesso illimitato a Ilfattoquotidiano.it SOSTIENICI ORA Abbonamento SOSTENITORE 1 EURO IL PRIMO MESE e poi 5,99? al mese Leggi tutti gli articoli del sito senza limiti Partecipare in diretta ogni giovedì alle 16.00 alla riunione di redazione de ilfattoquotidiano.it e proporre la tua inchiesta Partecipare al Forum di discussione con la redazione e il Direttore e lanciare la tua campagna su un tema o una battaglia di interesse pubblico. Scopri la nuova sezione dedicata ai sostenitori Proporre il tuo post per il blog dedicato Commentare tutti gli articoli Navigare il sito senza pubblicità Ricevere le newsletter tematiche Leggere tutti gli articoli del Fatto Quotidiano 7 giorni dopo la pubblicazione Sconto del 30% sull'abbonamento annuale a TvLoft e sui libri della casa editrice Paper First; sconto del 20% e sui prodotti del nostro shop online Sottoscrivere la tessera alla Fondazione il Fatto Quotidiano al prezzo ridotto di 5? (anziché 20?) Infine riceverai la tua Membership card digitale e potrai usufruire dei vantaggi dedicati alle nostre Partnership SCOPRI TUTTI I VANTAGGI SOSTIENICI ORA Abbonamento SOSTENITORE 60? L'ANNO (risparmi 11,88?) Leggi tutti gli articoli del sito senza limiti Partecipare in diretta ogni giovedì alle 16.00 alla riunione di redazione de ilfattoquotidiano.it e proporre la tua inchiesta Partecipare al Forum di discussione con la redazione e il Direttore e lanciare la tua campagna su un tema o una battaglia di interesse pubblico. Scopri la nuova sezione dedicata ai sostenitori Proporre il tuo post per il blog dedicato Commentare tutti gli articoli Navigare il sito senza pubblicità Ricevere le newsletter tematiche Leggere tutti gli articoli del Fatto Quotidiano 7 giorni dopo la pubblicazione Sconto del 30% sull'abbonamento annuale a TvLoft e sui libri della casa editrice Paper First; sconto del 20% e sui prodotti del nostro shop online Sottoscrivere la tessera alla Fondazione il Fatto Quotidiano al prezzo ridotto di 5? (anziché 20?) Infine riceverai la tua Membership card digitale e potrai usufruire dei vantaggi dedicati alle nostre Partnership SCOPRI TUTTI I VANTAGGI ABBONATI ORA Abbonamento PARTNER 149,99? L'ANNO (anziché 189,99?) Leggi tutti gli articoli del quotidiano dall'App "il Fatto Quotidiano" o dal sito e leggi tutti gli articoli del sito senza limiti Accedere all'archivio completo de il Fatto Quotidiano Accedere a 4 corsi della Scuola del Fatto ad un prezzo davvero esclusivo Partecipare in diretta ogni giovedì alle 16.00 alla riunione di redazione de ilfattoquotidiano.it e proporre la tua inchiesta Commentare tutti gli articoli de ilfattoquotidiano.it Navigare il sito senza pubblicità Guardare i programmi in esclusiva sulla piattaforma TvLoft Avere uno sconto del 30% sui libri della casa editrice Paper First; e uno sconto del 20% sui prodotti del nostro shop online Ricevere la tua Membership card digitale e usufruire dei vantaggi dedicati alle nostre Partnership Sottoscrivere la tessera della Fondazione il Fatto Quotidiano al prezzo ridotto di 5? (anziché 20?) SCOPRI TUTTI I VANTAGGI Sei già abbonato? ACCEDI Fare giornalismo senza avere alle spalle grandi gruppi economici e finanziari costa. Se apprezzi ilfattoquotidiano.it, le nostre inchieste e le notizie che troppo spesso gli altri oscurano, entra a far parte della nostra comunità.

Stellantis: Vavassori (Anfia), serve più produzione e attenzione a componentistica

02 DIC 2024



Roma, 2 dic. - (Adnkronos) - "Rispetto ai piani fin qui noti del Gruppo Stellantis" presentati da Carlos Tavares, che ieri si è dimesso, "Anfia ha sempre avanzato due richieste: la possibilità razionale di incrementare i volumi produttivi di autoveicoli in Italia – che oggi rappresentano meno del 10% della produzione globale del Gruppo - e un maggior coinvolgimento della componentistica italiana". Lo sottolinea all'Adnkronos Roberto Vavassori, Presidente ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), spiegando che "queste due richieste non cambiano e ci aspettiamo di proseguire l'interlocuzione continuativa fin qui portata avanti con il Gruppo".

"Tutta la filiera italiana della componentistica sta soffrendo molto l'attuale crisi ed è importante ampliarne la possibilità di utilizzo. Per questo - conclude Vavassori - c'è da parte nostra il massimo desiderio di collaborare con il successore di Carlos Tavares".



CERCA

ACCEDI PROMO FLASH

IL MATTINO

adv

Stellantis: Vavassori (Anfia), serve più produzione e attenzione a componentistica

Lunedì 2 Dicembre 2024, 16:19

Roma, 2 dic. - (Adnkronos) - "Rispetto ai piani fin qui noti del Gruppo Stellantis" presentati da Carlos Tavares, che ieri si è dimesso, "Anfia ha sempre avanzato due richieste: la possibilità razionale di incrementare i volumi produttivi di autoveicoli in Italia che oggi rappresentano meno del 10% della produzione globale del Gruppo - e un maggior coinvolgimento della componentistica italiana". Lo sottolinea all'Adnkronos Roberto Vavassori, Presidente ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), spiegando che "queste due richieste non cambiano e ci aspettiamo di proseguire l'interlocuzione continuativa fin qui portata avanti con il Gruppo".

"Tutta la filiera italiana della componentistica sta soffrendo molto l'attuale crisi ed è importante ampliarne la possibilità di utilizzo. Per questo - conclude Vavassori - c'è da parte nostra il massimo desiderio di collaborare con il successore di Carlos Tavares".

adv

IL MATTINO



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

adv

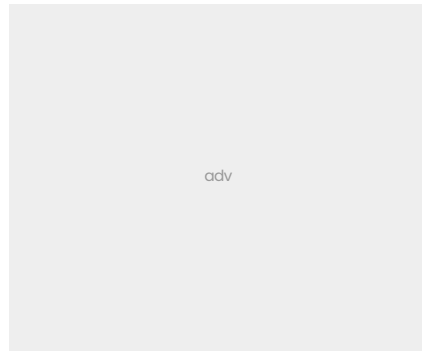
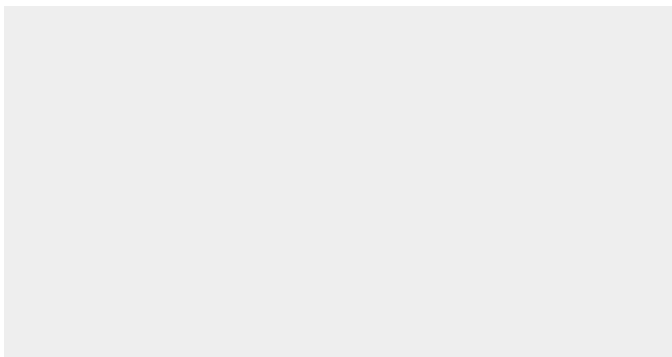
Stellantis: Vavassori (Anfia), serve più produzione e attenzione a componentistica

Lunedì 2 Dicembre 2024, 16:19



Roma, 2 dic. - (Adnkronos) - "Rispetto ai piani fin qui noti del Gruppo Stellantis" presentati da Carlos Tavares, che ieri si è dimesso, "Anfia ha sempre avanzato due richieste: la possibilità razionale di incrementare i volumi produttivi di autoveicoli in Italia che oggi rappresentano meno del 10% della produzione globale del Gruppo - e un maggior coinvolgimento della componentistica italiana". Lo sottolinea all'Adnkronos Roberto Vavassori, Presidente ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), spiegando che "queste due richieste non cambiano e ci aspettiamo di proseguire l'interlocuzione continuativa fin qui portata avanti con il Gruppo".

"Tutta la filiera italiana della componentistica sta soffrendo molto l'attuale crisi ed è importante ampliarne la possibilità di utilizzo. Per questo - conclude Vavassori - c'è da parte nostra il massimo desiderio di collaborare con il successore di Carlos Tavares".



Il Messaggero TV

Fisciano, albero caduto nel campus universitario di Salerno: feriti in codice rosso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercato auto in calo a novembre: "segni di crisi preoccupanti"

Nel mese di novembre sono state immatricolate 124.251 autovetture a fronte delle 139.319 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del 10,8%. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sottolineando che i trasferimenti di proprietà sono stati 470.757 a fronte di 469.979 passaggi registrati a novembre 2023, con un aumento dello 0,17%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 595.008, ha interessato per il 20,88% vetture nuove e per il 79,12% vetture usate. Le immatricolazioni - spiega il MIT - rappresentano

le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 30.11.2024, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di novembre 2024. A novembre il mercato auto italiano prosegue la caduta, registrando il quarto calo consecutivo (-10,8%) afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Entrando oggi nell'ultimo mese del 2024, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura d'anno si attesterà a poco sopra 1.550.000 immatricolazioni complessive (-1% circa rispetto al 2023). Se il tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 14 novembre ha rappresentato un momento di confronto e un primo passo in direzione del rifinanziamento del fondo automotive, permane la necessità di strutturare un piano di politica industriale per il settore. Adesso, è importante che il Governo concentri le risorse al momento disponibili - pur se non sufficienti - sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo. "Il mercato italiano delle autovetture continua a mostrare segni di crisi preoccupanti", sottolinea UNRAE in una nota "con il quarto mese consecutivo in contrazione dopo il -13,4% di agosto, il -10,7% di settembre e il -9,0% di ottobre. Novembre chiude con 124.251 nuove immatricolazioni, un calo del 10,8% rispetto alle 139.319 dello stesso periodo dell'anno precedente, che aveva una giornata lavorativa in più". Il cumulato degli 11 mesi va in rosso per la prima volta da inizio anno, con una flessione dello 0,2%: 1.452.973 immatricolazioni rispetto a 1.455.320 nel periodo gennaio-novembre 2023. Rispetto al periodo pre-covid, gennaio-novembre 2019, il calo è del 18,2%. Le vetture BEV recuperano quota rispetto al 4,0% di ottobre, salendo al 5,3% (-0,3 punti rispetto allo stesso mese 2023), anche grazie alle consegne delle vetture ordinate in giugno con il breve beneficio degli incentivi, che sta generando un effetto altalenante nel corso dei mesi. Le auto PHEV, invece, scendono al 3,1% dal 3,4% di ottobre, portando il totale di veicoli ricaricabili all'8,4%. L'UNRAE annuncia un incontro con giornalisti e operatori del settore il 16 dicembre prossimo a Roma, presso Villa Blanc, sui temi più attuali della transizione energetica, dove oltre a fornire un quadro del mercato e delle sue prospettive, illustrerà nel dettaglio le proposte dell'Associazione delle Case automobilistiche al Governo. Nella stessa occasione verrà presentata una nuova ricerca dell'Osservatorio Auto e Mobilità della Luiss Business School, di cui l'UNRAE è partner.





Un sistema da rinnovare

Cristina Privitera

Accedi

CRONACA

6 € al mese

Fiorentina, Bove colto ... Qatar Principe di Piem... Incidente mortale Rifiuti inceneritore Protesta OssLuce!

CITTÀ ▾

MENÙ ▾

SPECIALI ▾

VIDEO

ULTIM'ORA

Ricerca

2 dic 2024

La Nazione Pisa Cronaca Automotive e filiera tosca...

REDAZIONE PISA



Automotive e filiera toscana. Il convegno

Convegno a Pisa sulla filiera automobilistica toscana, con focus su transizione tecnologica, mercati e connettività. Interventi di esperti e confronto tra imprese.



Convegno a Pisa sulla filiera automobilistica toscana, con focus su transizione tecnologica, mercati e connettività. Interventi di esperti e confronto tra imprese.



Automotive e filiera toscana, le imprese si confrontano al convegno promosso da Unione Industriale Pisana e Anfia. L'industria automobilistica e la sua filiera toscana saranno al centro di un importante convegno promosso dall'Unione Industriale Pisana in collaborazione con Anfia – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica e in programma domani alle 10.30 nella sede Uip di via Volturno 40 a Pisa.

Il convegno La filiera dell'automotive in Toscana. Scenari e prospettive sarà aperto dai saluti di Andrea Madonna (nella foto Del Punta per Valtriani), presidente Uip, e di Roberto Vavassori, presidente Anfia, e proseguirà con gli interventi di industriali e docenti universitari.

La relazione di Gianmarco Giorda, direttore Anfia, analizzerà la situazione dell'industria dell'auto: transizione tecnologica, mercati nazionali e mercati internazionali, posizione dell'Europa e dell'Italia, Riccardo Toncelli, ad Dumarey, affronterà il tema Non solo Bev (veicoli elettrici), ma anche combustibili non fossili nella mobilità leggera e pesante, Sergio Saponara, direttore DII Università di Pisa si soffermerà su Connettività e guida autonoma: quale livello di maturità?, Andrea Bonaccorsi, docente di Ingegneria Gestionale all'Università di Pisa, tratterà di tecnologie e nuovi mercati: metodi e casi per il settore automobilistico, e infine Francesca Posarelli, presidente PMI Confindustria Toscana parlerà dei rapporti di filiera. Seguirà un momento di dibattito e confronto tra le imprese.



© Riproduzione riservata

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

Cronaca

Incendio vicino alla Saint Gobain.
Nessun ferito

Cronaca

"AsteroideA", il film sulla cultura della pace

Cronaca

La Fabbrica di Santa Claus ha già aperto le porte: Lego, lettere e riciclo

Cronaca

Il tradizionale concerto in Cattedrale

Cronaca

Natale a Pisa, individuato il gestore.
Eventi in piazza Vittorio e allo Scotto



Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Mercato auto in calo a novembre: "segni di crisi preoccupanti"

TELEBORSA

Publicato il 02/12/2024
Ultima modifica il 02/12/2024 alle ore 19:54



Nel mese di novembre sono state immatricolate **124.251 autovetture a fronte delle 139.319 iscrizioni registrate** nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del **10,82%**. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sottolineando che i trasferimenti di

proprietà sono stati 470.757 a fronte di 469.979 passaggi registrati a novembre 2023, con un aumento dello 0,17%.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 595.008, ha interessato per il 20,88% vetture nuove e per il 79,12% vetture usate.

Le immatricolazioni - spiega il MIT - rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 30.11.2024, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di novembre 2024.

“A novembre il mercato auto italiano prosegue la caduta, registrando il quarto calo consecutivo (-10,8%) - afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA. Entrando oggi nell'ultimo mese del 2024, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura d'anno si attesterà a poco sopra 1.550.000 immatricolazioni complessive (-1% circa rispetto al 2023).

Se il tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 14 novembre ha rappresentato un momento di confronto e un primo passo in direzione del rifinanziamento del fondo automotive, permane la necessità di strutturare un piano di politica industriale per il settore. Adesso, è importante che il Governo concentri le risorse al momento disponibili - pur se non sufficienti - sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo”.

"Il mercato italiano delle autovetture continua a mostrare segni di crisi preoccupanti", sottolinea UNRAE in una nota "con il quarto mese consecutivo

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

21/11/2024



Mercato europeo auto: a ottobre lievi segnali ripresa (ma ancora lontano da livelli pre-crisi)

22/10/2024

Auto, Acea: immatricolazioni UE ancora in calo, Stellantis fa peggio del mercato

14/11/2024

Crisi d'impresa, cresce il successo della composizione negoziata

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

02/12/2024

Antitrust, nuovo procedimento su durata infrazione TIM e Dazn

02/12/2024

New York: spinge in avanti Enphase Energy

02/12/2024

New York: Bath & Body Works, quotazioni alle stelle

02/12/2024

in contrazione dopo il -13,4% di agosto, il -10,7% di settembre e il -9,0% di ottobre. Novembre chiude con 124.251 nuove immatricolazioni, un calo del 10,8% rispetto alle 139.319 dello stesso periodo dell'anno precedente, che aveva una giornata lavorativa in più".

Il cumulato degli 11 mesi va in rosso per la prima volta da inizio anno, con una flessione dello 0,2%: 1.452.973 immatricolazioni rispetto a 1.455.320 nel periodo gennaio-novembre 2023. Rispetto al periodo pre-covid, gennaio-novembre 2019, il calo è del 18,2%.

Le vetture BEV recuperano quota rispetto al 4,0% di ottobre, salendo al 5,3% (-0,3 punti rispetto allo stesso mese 2023), anche grazie alle consegne delle vetture ordinate in giugno con il breve beneficio degli incentivi, che sta generando un effetto altalenante nel corso dei mesi. Le auto PHEV, invece, scendono al 3,1% dal 3,4% di ottobre, portando il totale di veicoli ricaricabili all'8,4%.

L'UNRAE annuncia un incontro con giornalisti e operatori del settore il 16 dicembre prossimo a Roma, presso Villa Blanc, sui temi più attuali della transizione energetica, dove oltre a fornire un quadro del mercato e delle sue prospettive, illustrerà nel dettaglio le proposte dell'Associazione delle Case automobilistiche al Governo. Nella stessa occasione **verrà presentata una nuova ricerca dell'Osservatorio Auto e Mobilità della Luiss Business School, di cui l'UNRAE è partner.**

Servizio a cura di **teleborsa**

New York: risultato negativo per Ventas

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDI News Network S.p.A.
Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -
P.I. 01578251009 Società soggetta
all'attività di direzione e coordinamento
di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

Scrivi alla redazione

Contatti

CMP

Pubblicità

Cookie Policy

Sede

Dati Societari

Privacy

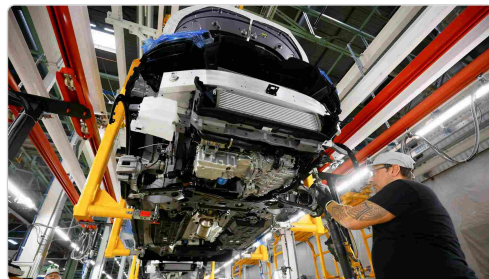
I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Timori per la tenuta del comparto, l'automotive in crisi spaventa l'Ue

Il primo semestre si è chiuso con un calo produttivo del 5,2%. **Anfia**: «Il mercato è stagnante» Il crollo delle vendite e il conseguente rallentamento della produzione, la minaccia di sanzioni da centinaia di milioni per non aver centrato gli obiettivi intermedi fissati dall'Ue, la necessità di rivedere tutti i programmi e tagliare i costi per mantenere in piedi conti che non reggono. La crisi dell'automotive parte da questi tre fattori, tutti legati alla transizione verso le vetture elettriche. Elementi che stanno mettendo a dura prova i gruppi automobilistici mondiali, per poi estendersi alle imprese della componentistica. Una crisi trasversale, che tocca tutte le nazioni ma che ha come epicentro la Germania (e). Il terremoto rischia di mettere in ginocchio un comparto che in Europa impiega 14 milioni di lavoratori tra diretti e indiretti, il 6,1% dell'occupazione. Un calcolo preciso dei posti di lavoro persi arriva dall'ultimo report della Clepa, European Association of Automotive Suppliers aggiornato a fine ottobre. «L'industria europea delle forniture per l'automotive sta affrontando le perdite di posti di lavoro più gravi dalla crisi Covid-19. Le ricerche e le analisi Clepa - si legge nel dossier - stimano che dal 2020 siano andati persi circa 86.000 posti di lavoro nel settore. Nonostante le previsioni secondo cui sarebbero stati creati oltre 100.000 nuovi occupati entro il 2025, la realtà è stata una perdita netta di quasi 56.000 posizioni ». Inoltre sono stati annunciati altri 32.000 tagli solo nei primi sei mesi del 2024, superando il periodo peggiore della pandemia. «L'impatto peggiore sull'occupazione probabilmente ancora deve arrivare. Queste perdite sono causate dal calo della domanda, dall'aumento dei costi di produzione e dagli investimenti ritardati in nuove tecnologie» sottolinea ancora l'associazione europea. Secondo i dati diffusi **dall'Anfia**, la produzione (Ue27+Uk) nel 2023 si è fermata a 15,5 milioni di autoveicoli, in calo del 12,1% rispetto al 2019. Il primo semestre 2024 si è chiuso con 7,6 milioni di veicoli prodotti (-5,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso). Mentre, per quanto riguarda l'immatricolazione di auto, la stima è chiudere il 2024 a 12,7 milioni, -1,5% rispetto al 2023. Un mercato stagnante, che il mese scorso, guardando all'Italia, è calato ancora di più. «A ottobre il mercato auto del nostro Paese si mostra nuovamente in importante ribasso (-9,1%) dopo due mesi consecutivi in calo a doppia cifra, proseguendo un trend che rischia di portare in rosso anche il consuntivo di fine anno» sottolinea il presidente di **Anfia**, Roberto Vavassori. E aggiunge: «La crisi della domanda in Italia e più in generale in Europa, con la conseguente contrazione dei volumi produttivi, hanno creato una situazione di gravissima difficoltà per la nostra filiera, alla quale si aggiungono costi di produzione, soprattutto l'energia, in forte disparità rispetto al resto d'Europa ed effetti negativi sulla componentistica del rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità da parte delle case costruttrici. Senza dimenticare l'incertezza creata dagli obiettivi del Green Deal con le scadenze prossime». A pesare è soprattutto l'incertezza sulle auto elettrificate che stentano a conquistare mercato secondo i dati dell'Acea a ottobre rappresentano il 50,2% del mercato, mentre da inizio 2024 hanno una quota del 47,1%, con volumi in calo nel mese (-3,4%) e in aumento nel cumulato (+7,1%). Troppo poco per una vera svolta. «Chiediamo fortemente che nei primi 100 giorni di lavoro della Commissione Ue venga approvato, mantenendo inalterati scadenza e obiettivi del 2035, un piano di neutralità tecnologica» sostiene Vavassori. In questo contesto. Il titolo ha già ceduto circa il 50% dai massimi di marzo. Gli investitori avevano valutato sottotono la trimestrale: nel terzo periodo dell'anno i ricavi sono calati del 27% a 33 miliardi a causa di una diminuzione delle consegne, di un mix sfavorevole, oltre all'impatto dei prezzi e dei cambi). Inoltre le guidance 2024 erano state riviste al ribasso a fine settembre quando il gruppo aveva comunicato una riduzione delle consegne alla rete di più di 200.000 veicoli nel secondo semestre, il doppio della stima precedente. Indicazioni ribadite in occasione della trimestrale e ancora ieri.





Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



Accedi

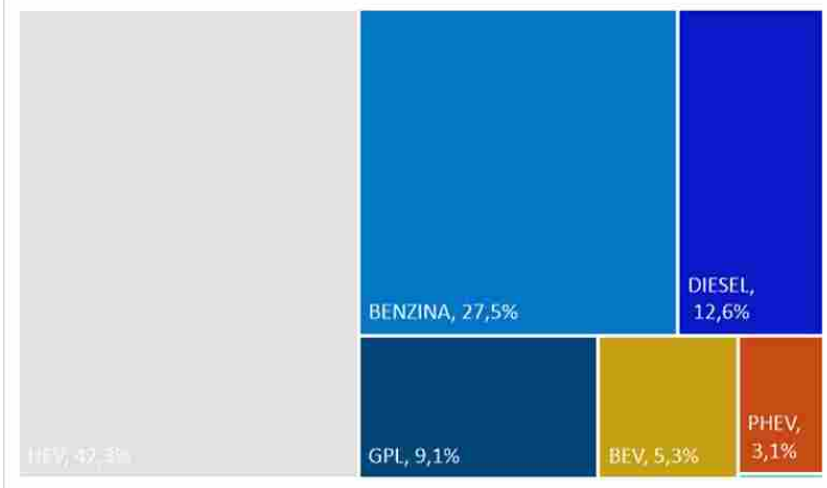
Home News News Aftermarket

News Aftermarket

Mercato auto in rosso anche a novembre, continua il calo delle elettriche

2 Dicembre 2024

Market Share - alimentazione - novembre



Nel novembre 2024, il mercato automobilistico italiano ha registrato 124.251 immatricolazioni, segnando una diminuzione del 10,8% rispetto alle 139.319 unità di novembre 2023.

Nel periodo gennaio-novembre 2024, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.452.973 unità, praticamente stabili rispetto allo stesso periodo del 2023, con una variazione minima del -0,2%

"A novembre il mercato auto italiano prosegue la caduta, registrando il quarto calo consecutivo (-10,8%) – afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

Entrando oggi nell'ultimo mese del 2024, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura d'anno si attesterà a poco sopra 1.550.000 immatricolazioni complessive (-1% circa rispetto al 2023).



PARTS

DISTRIBUZIONE AFTERMARKET PERIODICITA': 11 NUMERI ALL'ANNO PER L'ITALIA

[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Se il tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 14 novembre ha rappresentato un momento di confronto e un primo passo in direzione del rifinanziamento del fondo automotive, permane la necessità di strutturare un piano di politica industriale per il settore. Adesso, è importante che il Governo concentri le risorse al momento disponibili

– pur se non sufficienti – sul fronte dell’offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell’energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo”.

Analizzando nel dettaglio le **immatricolazioni per alimentazione**, le autovetture a benzina vedono il mercato di novembre in calo del 12,7%, con quota di mercato al 27,5%; allo stesso modo, le diesel calano del 21,3%, con quota al 12,6%. Nel cumulato dei primi undici mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 2,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,6%, rispettivamente con quote di mercato del 29,3% e del 13,9%.

Le autovetture mild e full hybrid calano dello 0,4% nel mese, con una quota del 42,3%; nel cumulato crescono del 10,1%, con una quota del 40%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) calano del 23,3% a novembre e rappresentano l’8,4% del mercato del mese (a novembre 2023 era il 9,8%); nel cumulato calano del 12,7% e hanno una quota del 7,4% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulato dei primi undici mesi del 2023).

Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) hanno una quota del 5,3% nel mese e del 4,1% nel cumulato; le vendite calano del 17,5% a novembre, ma mantengono una variazione positiva dello 0,6% nel cumulato. Le ibride plug-in calano del 31,3% a novembre e del 24,9% nel cumulato. Esse rappresentano il 3,1% delle immatricolazioni del singolo mese e il 3,3% del totale da inizio anno.

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,1% dell’immatricolato di novembre, interamente composto da autovetture Gpl (che sono in calo: -17,5% nel mese). La quota mensile delle autovetture a metano è, per la prima volta, completamente azzerata (a novembre non ci sono vetture immatricolate); nel cumulato, le auto a metano calano del 25%. Da inizio anno le GPL crescono del 2,5%. Insieme, negli undici mesi, le due alimentazioni costituiscono il 9,5% del mercato.

Nel cumulato degli undici mesi, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano, rispettivamente, la prima, quarta e l’ottava posizione tra le autovetture mild/full hybrid, mentre Jeep Avenger è in decima posizione. Tra le PHEV, Jeep Renegade risulta all’ottavo posto negli undici mesi e, tra le elettriche, Jeep Avenger risulta il quinto modello più venduto, seguito da Fiat 500 al sesto posto. Peugeot 208, invece, si trova al decimo.

In riferimento al **mercato per segmenti**, nel mese di novembre le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 32,2% del mercato, con volumi in calo del 13,2% rispetto a quelli di novembre 2023.

Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 9,6% a novembre, con un mercato in calo del 19% rispetto allo stesso mese del 2023.

I SUV hanno una quota di mercato pari al 55%, con volumi in calo del 9,8% rispetto a novembre 2023. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano l’11,5% del mercato del mese (+9,5% rispetto a novembre 2023), i SUV compatti il 26,3% (-23,1%) e i SUV medi l’11% (+2,6%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 6,3% del totale (+14,7%). Il 17,9% dei SUV venduti nel mese di novembre è di un brand del Gruppo Stellantis.

Nei primi undici mesi del 2024, utilitarie e superutilitarie hanno una quota del 33,5%

TAG

#ricambi **650**

#aftermarket **432**

#officine **239**

#filtri **169**

#lubrificanti **154**

#truck **143**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

(+3,8% rispetto allo stesso periodo del 2023). Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Tra i modelli del Gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulato anche Citroen C3 al terzo posto, Lancia Ypsilon al quarto, Peugeot 208 al sesto, Opel Corsa all'ottavo e, infine, Fiat 500 al decimo.

Le autovetture medie (segmenti C, D ed E) hanno una quota del 10,1% (-6,8%) nel cumulato. In classifica, all'ottavo posto, Fiat Tipo a rappresentare il Gruppo Stellantis.

I SUV, in calo del 2,6%, detengono una quota del 53,5% nel cumulato. Continua l'ottima performance di Jeep Avenger, prima nella top ten dei SUV piccoli con oltre 38.500 unità immatricolate da inizio anno. Stellantis è presente nella top ten anche con Citroen C3 Aircross al quinto posto, Opel Mokka al sesto e Fiat 600 all'ottavo.

Tra i SUV compatti, Peugeot 2008 è la sesta auto più venduta del segmento, seguita da Jeep Compass al decimo posto.

Alfa Romeo Tonale, tra i SUV medi, chiude gli undici mesi al terzo posto, dietro a Kia Sportage e a Volkswagen Tiguan.

Infine, è sempre marginale la quota di Monovolumi e Multispazio (1,8% nel cumulato, in crescita del 53,6%).

Secondo l'indagine ISTAT, a novembre si stima un calo sia dell'**indice del clima di fiducia dei consumatori** (base 2010=100), che passa da 97,4 a 96,6, sia dell'**indice composito del clima di fiducia delle imprese** (Iesi), da 93,4 a 93,1.

In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, risulta in flessione rispetto ad ottobre (da -60,6 a -71,0).

Secondo le stime preliminari ISTAT, a novembre **l'indice nazionale dei prezzi al consumo** registra una variazione nulla su base mensile e aumenta dell'1,4% su base annua (da +0,9% del mese precedente). La risalita del tasso d'inflazione risente dell'accelerazione dei prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +3,9% a +7,5%) e dell'attenuarsi della flessione di quelli dei Beni energetici non regolamentati (da -10,2% a -6,6%). Un sostegno all'inflazione deriva inoltre dall'andamento dei prezzi dei Beni alimentari, sia lavorati (da +1,7% a +2,4%) sia non lavorati (da +3,4% a +4,1%), dei Beni durevoli (da -1,4% a -0,8%), dei Servizi relativi ai trasporti (da +3,0% a +3,5%) e dei Beni non durevoli (da +0,9% a +1,3%).

Nell'ambito degli Energetici non regolamentati, la flessione meno ampia è dovuta ai prezzi della **Benzina** (da -9,5% a -4,2%; +0,3% da ottobre), del **Gasolio per mezzi di trasporto** (da -14,0% a -9,6%; +0,4% il congiunturale), del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -6,8% a -2,5%; +1,4% sul mese) e, in misura inferiore, a quelli dell'Energia elettrica mercato libero (da -13,7% a -13,2%; -2,5% da ottobre).

Il **Gruppo Stellantis**, nel complesso, totalizza nel mese 30.893 immatricolazioni (-24,9%), con una quota di mercato del 24,9%.

Nei primi undici mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 429.439 unità (-9,7%), con una quota di mercato del 29,6%.

Sono quattro i modelli del Gruppo Stellantis nella **top ten di novembre**, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (6.687 unità), seguita, al terzo posto, da Jeep Avenger (3.829), e, al quarto, da Citroen C3 (3.588). Infine, al sesto posto si colloca Peugeot 208 (3.063).

Il mercato di DR Automobiles, coi suoi marchi DR, EVO, Sportequipe e ICH-X, registra un calo del 24,2% nel mese e del 19,5% nel cumulato. Il Costruttore molisano costituisce il 2% del mercato di novembre e l'1,7% nei primi undici mesi del 2024.

Per finire, il **mercato dell'usato** totalizza 470.757 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a novembre 2024, lo 0,2% in più rispetto ad novembre 2023. Nei primi undici mesi del 2024, i trasferimenti di proprietà sono 5.008.975, in crescita del 5,9% rispetto allo stesso periodo del 2023.



#anfia #immatricolazioni
#mercato auto #novembre 2024

← Precedente
Parts Aftermarket Congress 2024: guarda il video di un grande successo!

Ti potrebbero interessare



Mercato auto europeo: a ottobre crescono Germania e Spagna, in calo Italia e Francia

News Aftermarket



In stallo il mercato dell'auto europeo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



Accedi

Home News Aftermarket Congress

Aftermarket Congress

Parts Aftermarket Congress 2024: guarda il video di un grande successo!

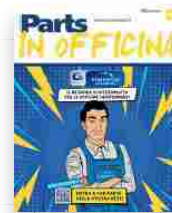
2 Dicembre 2024



PARTS

DISTRIBUZIONE AFTERMARKET PERIODICITA': 11 NUMERI ALL'ANNO PER L'ITALIA

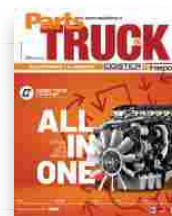
[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



Quest'anno, il Parts Aftermarket Congress 2024 (Roma, 12-13 novembre) ha celebrato la 20ma edizione, confermandosi per qualità dei contenuti, iniziative e numero di partecipanti (sfiorate le 900 presenze), il convegno più importante per la filiera dell'aftermarket dell'automotive. Guarda il video!

L'alto numero di partecipanti (quasi 900), i contenuti di altissimo livello dei relatori ospiti, le tante iniziative di networking e convivialità per festeggiare il grande traguardo dei 20 anni di convegno, hanno decretato lo straordinario successo della 20ma edizione del **Parts Aftermarket Congress**, insieme con la 5a del **Car Summit** (Roma, 12-13 novembre 2024).

PARTS AFTERMARKET CONGRESS E CAR SUMMIT 2024

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

GUARDA IL VIDEO



Al centro del Parts Aftermarket Congress 2024, il tema: **“Guidare il passato, navigare il futuro. Intelligenza umana e intelligenza artificiale nell’Automotive”**.

Nel discorso di apertura, **Maria Ranieri**, *Direttore della Divisione Automotive di DBInformation* ha ricordato l’importante ricorrenza dei **20 anni del Parts Aftermarket Congress**, lanciando il video celebrativo del ventennio di attività con le tappe principali, i temi e i protagonisti...

- “Negli anni, il nostro Convegno è cresciuto, diventando l’appuntamento privilegiato dove **mondo della componentistica e universo della distribuzione, protagonisti della filiera IAM estesa, trovano la loro tribuna ideale**”.
- “Per celebrare la ricorrenza dei **20 anni del Parts Aftermarket Congress**, oggi trovate un grande testimone dell’anniversario: **il libro di Parts, un’edizione esclusiva da collezione della rivista**, ricca delle testimonianze di tutti coloro che hanno contribuito, in 20 anni, al successo del Parts Aftermarket Congress e a scrivere la storia dell’aftermarket”

Parts Aftermarket Congress 2024: contenuti e relatori

“Quello che stiamo oggi attraversando – ha continuato Maria Ranieri – è un momento complesso per l’automotive, al quale è richiesta una trasformazione dirompente, sollecitata dalle scadenze capestro del Green Deal, con il blocco della produzione di auto a benzina e diesel dal 2035. **Digitalizzazione, Big Data e Intelligenza Artificiale** non sono solo tecnologie, ma sono soprattutto forze trasformatrici rivoluzionarie che cambieranno progettazione, produzione e funzionalità non solo dei veicoli ma anche del mercato, della filiera, dell’intera mobilità...

Al via, dunque, i lavori congressuali, con gli interventi di **scenario del settore**, affidati a:

- Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company
- Marc Aguetz, Country Manager Italia GIPA

Nel pomeriggio, per dare voce alle **associazioni di categoria** e alla **distribuzione internazionale dell’aftermarket** sono saliti sul palco:

- Sylvia Gotzen, Chief Executive di Figiefa; Gaël Escribe, Ceo di Nexus Automotive International e Almudena Benedito, Ceo Gipa Group
- Marco Giorda, Direttore Generale di **Anfia**
- Michael Boe, Co-Chair di FAAS – Forum on Automotive Aftermarket Sustainability, nonché v. President e G. Manager di Borgwarner
- Stéphane Antiglio, Ceo di PHE
- Fotios Katsardis, Ceo & President di Temot International Autoparts

TAG

#ricambi 650

#aftermarket 432

#officine 239

#filtri 169

#lubrificanti 154

#truck 143

Car Summit guarda al futuro

Per dar voce alla filiera nella sua interezza, anche quest'anno, la seconda giornata del Convegno è stata dedicata al mondo della carrozzeria con il **Car Summit**.

Nel suo intervento di apertura del Car Summit 2024, il Direttore di Parts e Car Carrozzeria ha ricordato l'importante iniziativa dell'**Automotive Innovation Village**, grande esposizione collettiva, dedicata alle aziende votate all'innovazione, organizzato con **Autopromotec**, all'interno dell'edizione 2025 della fiera, che si terrà il prossimo maggio a Bologna.

Anche quest'anno, il **Parts Aftermarket Congre 2024** e il **Car Summit 2024** hanno risposto con successo alle aspettative del pubblico in un'edizione caratterizzata dall'alto livello qualitativo, particolarmente partecipata e premiata dal numero eccezionale di partecipanti, di sponsor, di partner e dall'attenzione delle istituzioni sul settore.

Particolarmente apprezzati, anche i momenti di networking e le iniziative celebrative dei 20 anni del Parts Aftermarket Congress, un evento conclamato come il più apprezzato e riconosciuto promotore della cultura del post-vendita automotive a livello internazionale.

GRAZIE A TUTTI!

Appuntamento con il Parts Aftermarket Congress 2025 e Car Carrozzeria Summit 2025
Roma, 11-12 novembre 2025

Per informazioni

Parts Aftermarket Congress

Segreteria Organizzativa DBInformation

tel. 02 81830.235

#aftermarket automotive

#Car Summit

#Parts Aftermarket Congress

← Precedente

Filtri abitacolo

FILTRON: più pratici ed efficaci per il lavoro dei meccanici

Ti potrebbero interessare





BLACK FRIDAY

Naviga SENZA PUBBLICITÀ a solo 10€ per il primo anno!

SCOPRI

NEWSLETTER

QUATTORRUOTE

ABBONATI A PARTIRE DA 1€



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



EVENTI

Con 4R di dicembre

In allegato Fleet&Business Special Edition

Raffaele Bonmezzadri | Pubblicato il 02/12/2024 | 0 commenti

VIDEOPERTINA

Toyota C-HR, una plug-in per le aziende

ADV

I PIÙ POPOLARI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Torna la **Special Edition di Quattroruote Fleet&Business**, la rivista dedicata agli operatori professionali del settore: gestori di flotte conto proprio e conto terzi, operatori delle società di noleggio, concessionari e specialisti del post vendita.



Il volume è allegato (gratuitamente) al **nuovo numero di Quattroruote**: nelle sue 96 pagine, trovate le posizioni delle organizzazioni di settore come **Anfia**, Unrae, Aniasa e Federauto su transizione e fiscalità, le classifiche delle auto più immatricolate dalle società e del loro valore nel tempo, le statistiche di mercato per auto e veicoli commerciali e per gli operatori del renting.

01 Transizione ecologica
L'idea del governo:
"Introduciamo le kei car anche in Europa"

02 L'auto in crisi La notte di Wolfsburg

03 Nissan A rischio la sopravvivenza: si cerca un nuovo investitore, voci su Honda

04 Volkswagen Polo L'Euro 7 ti allunga la vita

05 Emissioni 2025 Sette Paesi chiedono di rivedere le normative

VEDI ALTRO



NUOVA JEEP® AVE... ELETTRICA
Nuova Jeep® Avenger 100% elettrica si distingue su ogni...



Ovviamente, non potevano mancare le nostre Prove su strada: questo mese, vi proponiamo i test della **BMW 520d Touring**, della **Land Rover Defender plug-in** e della **Ford Explorer elettrica**.



Infine, i responsabili di costruttori, società di noleggio e grandi concessionarie rispondono alle nostre domande sulle prospettive sulle loro strategie e alla situazione di mercato.

TAGS: FLEET&BUSINESS

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In qualità di Affiliato Amazon Quattroruote riceve un guadagno dagli acquisti idonei

COMMENTA

Disclaimer

Focus ON

- 

Nuova Opel Grandland è pronta a

NFO PUBBLICITARIA
- 

Chicco: per bambini fino ai 150 cm

NFO PUBBLICITARIA
- 

Flexauto ha la soluzione per ogni

NFO PUBBLICITARIA
- 

Alfa Romeo Junior: elettrica e

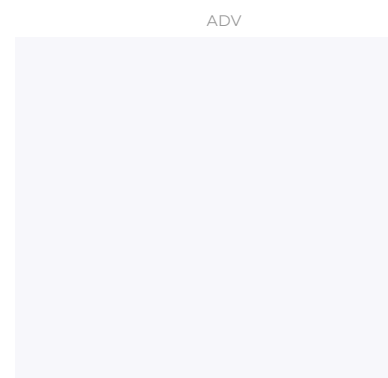
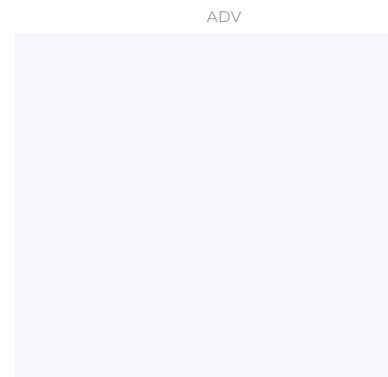
NFO PUBBLICITARIA
- 

Nuova Jeep® Avenger 100%

NFO PUBBLICITARIA
- 

BYD DM-i: autonomia e innovazione

NFO PUBBLICITARIA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



BLACK FRIDAY

Naviga SENZA PUBBLICITÀ a solo 10€ per il primo anno!

SCOPRI

NEWSLETTER

QUATTORRUOTE

ABBONATI A PARTIRE DA 1€



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



EVENTI

Nuovo Quattroruote Scopri il numero di dicembre - VIDEO

Redazione Online | Pubblicato il 02/12/2024 | 0 commenti

VIDEOPERTINA

Toyota C-HR, una plug-in per le aziende

ADV

I PIÙ POPOLARI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il nuovo numero di Quattroruote, **già disponibile in Digital Edition** e in edicola dal 3 dicembre, dedica la copertina alla **Cupra Terramar**: la spagnola spinge ancora più in alto il concetto della Formentor, con una maggiore versatilità e un powertrain ricaricabile brillante e che fa tanta strada con il termico spento. L'Attualità si occupa dei limiti di emissioni di CO2 che entrano in vigore il 1° gennaio 2025, imponendo alle Case pesanti tagli alla produzione o, in alternativa, multe insostenibili: spieghiamo tutto nell'analisi **Effetto domino**. Poi, non si può non parlare del caso Volkswagen: nel servizio **La notte di Wolfsburg** raccontiamo da dentro, ovvero dalla Germania, la crisi che sta colpendo il cuore della produzione automotive europea. Infine, l'allegato gratuito **Fleet&Business**: 96 pagine dedicate al mondo delle flotte, per capire come sta evolvendo il settore della mobilità aziendale.

[PROVA DI COPERTINA](#) +

[PROVE SU STRADA](#) +

[IMPRESSIONI DI GUIDA](#) +

[ANTEPRIME E AUTONOTIZIE](#) +

[ATTUALITÀ E INCHIESTE](#) +

[I LUOGHI DELL'AUTO](#) +

[FLEET&BUSINESS](#) +

01 Transizione ecologica

L'idea del governo: "Introduciamo le kei car anche in Europa"

02 L'auto in crisi

La notte di Wolfsburg

03 Nissan

A rischio la sopravvivenza: si cerca un nuovo investitore, voci su Honda

04 Volkswagen Polo

L'Euro 7 ti allunga la vita

05 Emissioni 2025

Sette Paesi chiedono di rivedere le normative

[VEDI ALTRO](#)


NUOVA JEEP® AVE... ELETTRICA
Nuova Jeep® Avenger 100% elettrica si distingue su ogni...

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

Come richiedere allegati e dossier. Chi è abbonato a Quattroruote può richiedere gli allegati e i dossier inviando un'email a uf.vendite@edidomus.it, oppure telefonando al numero 02.56568800 (da lunedì a venerdì, dalle 9 alle 18).

TAGS: NUOVO QUATTORRUOTE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In qualità di Affiliato Amazon Quattroruote riceve un guadagno dagli acquisti idonei

COMMENTA

Disclaimer

Focus ON

- 

Nuova Opel Grandland è pronta a
NFO PUBBLICITARIA
- 

Chicco: per bambini fino ai 150 cm
NFO PUBBLICITARIA
- 

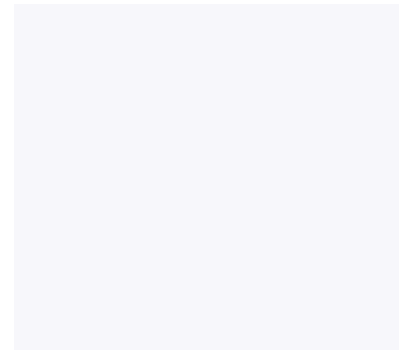
Flexauto ha la soluzione per ogni
NFO PUBBLICITARIA
- 

Alfa Romeo Junior: elettrica e
NFO PUBBLICITARIA
- 

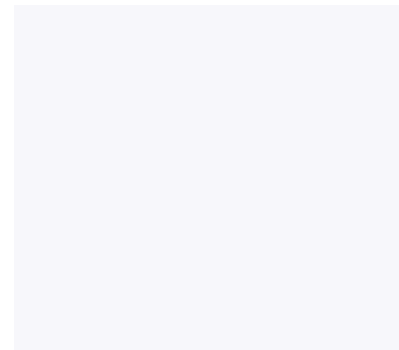
Nuova Jeep® Avenger 100%
NFO PUBBLICITARIA
- 

BYD DM-i: autonomia e innovazione
NFO PUBBLICITARIA

ADV



ADV



ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Lioni Borgo 4.0: la cittadina smart più sicura per veicoli e pedoni



Attualità e Curiosità: tutte le notizie

Ecco come una piccola cittadina in Campania è diventata simbolo della trasformazione delle infrastrutture smart e connesse con Borgo 4.0

Share on:



Monopattini elettrici: la targa obbligatoria sarà così?

Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

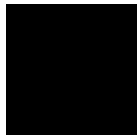
di Donato D'Ambrosio   2 Dicembre 2024 - 17:00

Nel cuore dell'Irpinia, il borgo di **Lioni** in provincia di Avellino diventa simbolo di una **rivoluzione tecnologica e culturale**, ospitando **Borgo 4.0**, una piattaforma all'avanguardia che ridefinisce la **mobilità sicura, connessa e sostenibile**. L'iniziativa, promossa da **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e sostenuta da un partenariato pubblico-privato, è il risultato di un ambizioso progetto che integra **infrastrutture fisiche e digitali**, trasformando il borgo in un laboratorio a cielo aperto per la mobilità autonoma e intelligente. Abbiamo preso parte alla **conferenza stampa di presentazione del progetto** al termine della quale **sono state mostrate anche alcune delle tecnologie** adottate e abbiamo raccolto le dichiarazioni di chi ha supportato, coordinato e diretto i lavori.

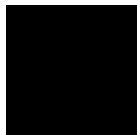
PROGETTO EUROPEO CON RADICI CAMPANE

Borgo 4.0 nasce dalla collaborazione di **54 imprese** internazionali leader del settore automobilistico, **3 centri di ricerca pubblici**, il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e **5 università campane** su **circa 20 progetti diversi**. Supportato da un finanziamento pubblico di **46 milioni di euro** della Regione Campania, nell'ambito del POR Campania FESR 2014/2020 e del Piano di Sviluppo e Coesione, a cui si aggiungono **27 milioni di cofinanziamento privato**, il progetto rappresenta un esempio unico di **integrazione tra tecnologia, sostenibilità e sviluppo territoriale**. Il contributo di **ANFIA** è stato determinante in qualità di promotore delle sfide tecnologiche che il piccolo borgo campano ha dovuto affrontare.

*"Le tecnologie adottate per questa Comunità rappresentano un bagaglio di opportunità – ha spiegato **Paolo Scudieri Presidente ANFIA** – perché verranno i sindaci delle più grandi città del mondo per comprendere come si può evitare che un pedone possa essere investito. Non è sempre colpa dell'automobilista, ma molte volte è colpa proprio dell'infrastruttura che è mal attrezzata per dare sicurezza all'automobilista e al pedone. Bisogna risolvere queste problematiche con*



Tutor autostrade 2024: mappa dei dispositivi attivi a Dicembre



Lioni Borgo 4.0: la cittadina smart più sicura per veicoli e pedoni



***l'innovazione.** Borgo 4.0 è un'innovazione particolarmente spinta che ha infrastrutturato un territorio capace adesso di ospitare altre innovazioni".*



STRADE PIU' SICURE, CONNESSE E SMART CON BORGO 4.0

Le **soluzioni tecnologiche impiantate a Lioni** dimostrano come un piccolo centro, una cittadina di circa 6 mila abitanti, possa divenire un faro di innovazione. Tra le tecnologie presentate per la sicurezza stradale spiccano:

Barriere stradali intelligenti capaci di monitorare lo stato delle infrastrutture e il flusso di veicoli, riconoscendo le targhe dei veicoli si servizio ed emergenza.

Illuminazione adattativa, che regola l'intensità della luce in base alle condizioni ambientali e di traffico.

Videosorveglianza avanzata per il rilevamento di veicoli e adeguamento della segnaletica luminosa in caso di condizioni meteorologiche avverse.

Segnaletica stradale interattiva grazie a tag RFID che forniscono informazioni dinamiche.

Infrastrutture di ricarica ultrarapida, che riducono significativamente i tempi di ricarica per i veicoli elettrici.

Presidi ogni 150 metri lungo le strade, che permettono l'integrazione o la modifica dell'infrastruttura attraverso "cabine" di derivazione, senza dover sostenere lavori di rifacimento della strada più onerosi.

Piattaforme modulari a idrogeno ed elettriche per veicoli innovativi.

Due applicazioni, **Lioni Smart City** e **Lioni4Innovation**, dimostrano come la tecnologia possa migliorare la vita quotidiana dei cittadini:

Lioni Smart City monitora in tempo reale viabilità, parcheggi, qualità dell'aria, condizioni meteorologiche e fornisce notifiche di allerta.

Lioni4Innovation offre contenuti personalizzati e geolocalizzati, supportando i turisti nella scoperta dei punti di interesse locali e consentendo segnalazioni di pubblica utilità.

Si è verificato un errore.

[Prova a guardare il video su \[www.youtube.com\]\(http://www.youtube.com\)](#) oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

L'INNOVAZIONE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE

Un elemento centrale del progetto è la **Control Room**, un centro di controllo avanzato supervisionato dalla Polizia Locale che integra e **analizza i dati provenienti dai sistemi connessi**, ottimizzando la mobilità urbana e supportando le decisioni dell'amministrazione e interventi immediati delle forze dell'ordine.

Giuseppe Aiello, Comandante Polizia Municipale e **Responsabile del progetto Lioni Smart Land**, ha presentato in maniera puntuale le tecnologie adottate e ha voluto precisare **il motivo che ha**

spinto il consorzio a scegliere Lioni, come laboratorio di sperimentazione a cielo aperto.
*“Questo progetto ha una particolarità, perché non poteva essere copiato da nessuna altra parte in Italia. Ho guardato anche all’Europa, ma non ho trovato nessun Paese Borgo realmente smart dotato della **piattaforma che da oggi mettiamo a disposizione del Consorzio** e di chiunque abbia un’idea da implementare rispetto alle soluzioni smart di una città. Avevamo l’obiettivo di creare in tempi rapidissimi una piattaforma sulla quale il consorzio gestore avrebbe sperimentato tecnologie sulla base della **normativa di riferimento Smart Road**, e quindi abbiamo avviato gli interventi sull’infrastruttura”. “A differenza di altre realtà italiane ed europee, noi **non abbiamo messo a disposizione una strada, ma tutto il nostro territorio**, che ha le caratteristiche ideali per poter fare delle sperimentazioni su tecnologie da inserire in un contesto urbano che saranno realtà nel prossimo futuro”.*

Nell’ambito della **guida autonoma**, è stata costruita una **pista di prova di 300 metri chiusa al traffico** di circa 13 mila metri quadrati, recuperando un’area degradata (nell’immagine sotto durante una breve dimostrazione con un’**Audi Q3 a guida autonoma livello 4** capace di muoversi senza conducente). Ma **i test reali** nel contesto urbano possono essere eseguiti anche **su strade a basso volume di traffico** su un percorso **di oltre 5 mila metri**, grazie ad una serie di tecnologie che permettono il monitoraggio continuo delle attività e le condizioni di sicurezza per la circolazione. Ad esempio:

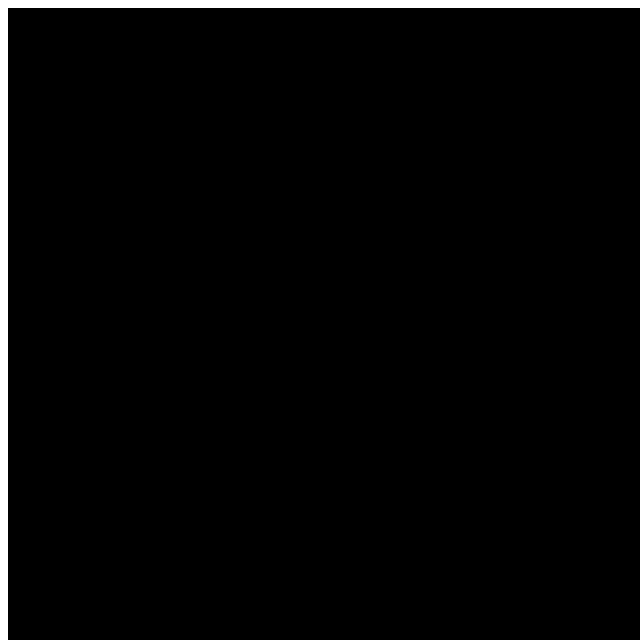
Sensori con **fibra ottica** e connettività con **Banda ultra larga 5G**;

Barriere automatiche per la chiusura del traffico stradale che riconoscono automaticamente i veicoli di soccorso;

Oltre **350 installazioni di Luci LED** ad alta efficienza (-70% di energia) e connesse che possono essere gestite direttamente dalla Control Room;

Telecamere intelligenti che **analizzano il conducente, o i veicoli**, tra cui 100 capaci di effettuare la verifica del flusso e analisi di informazioni rilevanti, come il rilevamento di infrazioni, la guida non lineare o pericolosa che

potrebbe essere associata a uno stato psicofisico alterato del conducente, e se necessario segnalano l'evento alla Control Room.



*“Oggi le città sono insicure, ma molte volte quello che caratterizza l'insicurezza è la percezione della sicurezza. Grazie al nostro sistema di videosorveglianza, abbiamo ottenuto già il **90% in meno di furti** in centro e la possibilità di assicurare il **responsabile alla giustizia in un tempo medio di 10 minuti**”, ha spiegato Aiello. “Quando passa un'auto a Lioni, dopo una frazione di secondi, **la Control Room può sapere se l'auto è in regola con l'assicurazione, chi è il proprietario**, quante volte è passata per Lioni e quali sono le previsioni di un*

suo prossimo transito.

Abbiamo lavorato in particolare sulla **sicurezza degli attraversamenti pedonali** ([in questo test il TCS, boccia 1 attraversamento su 2 in Svizzera](#), ndr) che individuano il pedone e i veicoli in transito e fanno un'analisi della condotta di guida del veicolo. Se il veicolo arriva troppo velocemente dà un segnale di allerta sia al pedone che al veicolo”.

A LIONI LE BATTERIE DELLE AUTO ELETTRICHE STELLANTIS PER F-MOBILITY BORGIO 4.0

Lioni Borgo 4.0 rappresenta il primo esempio di una **cittadina italiana dotata di piattaforma tecnologica integrata** applicata a **strade urbane ed extraurbane**. L'iniziativa rafforza il posizionamento della Campania come polo d'eccellenza per la mobilità connessa e autonoma, dimostrando che innovazione, sostenibilità e sviluppo territoriale possono coesistere e prosperare.

Durante la presentazione sono stati annunciati anche i **prossimi lavori con** il contributo di **Stellantis nel progetto F-Mobility Borgo 4.0** che si baserà sul riutilizzo di **batterie** ad alta tensione destinate a una seconda vita **provenienti da auto elettriche**, non più idonee alla trazione, ma adatte all'installazione di un parco fotovoltaico per ricaricare i veicoli elettrici in dotazione al progetto (tra cui anche le volanti elettriche della Polizia Municipale) e illuminare l'iconico Leone, simbolo della città di Lioni.

[#ANFIA](#) [#SMART](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi