



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dall'8 al 14 ottobre 2024

Torino, 17 ottobre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
8/9	Auto Tecnica	01/10/2024	<i>Aftermarket auto: il 5% delle imprese si sta riconvertendo all'elettrico</i>	2
54/61	Auto Tecnica	01/10/2024	<i>Formula Sae Italy 2024 l'anno dei ritorni</i>	4
16/18	Parts	01/10/2024	<i>Il polso dell'aftermarket in Italia</i>	12
22	Libero Quotidiano	08/10/2024	<i>I concessionari di Stellantis stufi di non vendere le elettriche (B.Vitetta)</i>	15
11	Il Centro	08/10/2024	<i>I concessionari all'Ue: "E-cars non si vendono"</i>	16
2/3	Il Nuovo Abruzzo e Molise	08/10/2024	<i>Stellantis,Roberti di lotta e di governo</i>	17
2	La Verita'	08/10/2024	<i>Case e "filiera" vogliono chiarezza (D.Perego)</i>	19
19	QN- Giorno/Carlino/Nazione	08/10/2024	<i>I concessionari contro Stellantis. "Le auto elettriche non si vendono" (A.Troise)</i>	20
	Alvolante.it	08/10/2024	<i>I concessionari Stellantis alla UE: le auto elettriche non si vendono</i>	21
	Hdmotori.it	08/10/2024	<i>"Mobilita' del futuro": l'evento di Brugola OEB per scoprire le sfide dell'elettrico</i>	23
	Partswweb.it	08/10/2024	<i>Aftermarket in Italia: lo stato dell'arte</i>	30
	Rai.it	08/10/2024	<i>A "Casa Italia" le guerre, anche quelle commerciali</i>	35
	Seareporter.it	08/10/2024	<i>Mobilita' del Futuro: percezioni, sfide e prospettive un incontro sulle tendenze della transizione v</i>	37
	Trasportoeuropa.it	08/10/2024	<i>IAA 2024 forte presenza turca nei veicoli trainati</i>	41
	Lapresse.it	09/10/2024	<i>Cina: Vavassori (Anfia), ritorsioni commerciali sono attentati a libero scambio</i>	45
27	La Repubblica	09/10/2024	<i>La Cina reagisce ai dazi Ue tasse su alcol, carne e supercar (D.Longhin)</i>	46
	Repubblica.it	09/10/2024	<i>La Cina reagisce ai dazi Ue: tasse su alcol, carne e supercar</i>	47
	Motorionline.com	09/10/2024	<i>SPECIALE MOBILITA' DEL FUTURO 2024 A Milano l'incontro promosso da Brugola sulle tendenze della tr</i>	50
	Vadoetornoweb.com	09/10/2024	<i>One Truck Day: il ruolo dell'intelligenza artificiale nei trasporti e nella logistica</i>	57
	Askaneews.it	10/10/2024	<i>Anfia: ad agosto nuovo crollo automotive Italia, -29,3% annuo</i>	62
19	MF - Milano Finanza	10/10/2024	<i>Costi di riparazione e premi piu' alti per le auto elettriche</i>	65
	Repubblica.it	10/10/2024	<i>Industria automotive italiana, ANFIA: "Ad agosto indice della produzione crolla a -29,3%"</i>	66
	Lastampa.it	10/10/2024	<i>Industria automotive italiana, ANFIA: "Ad agosto indice della produzione crolla a -29,3%"</i>	68
	Allaguida.it	10/10/2024	<i>Stellantis, i concessionari contro Tavares: la richiesta all'Unione Europea</i>	70



AFTERMARKET AUTO: IL 5% DELLE IMPRESE SI STA RICONVERTENDO ALL'ELETTRICO

VALE 28,1 MILIARDI DI EURO, fattura il 46,4% all'estero, occupa quasi 400 mila persone, guarda al futuro con cauto ottimismo e non teme al momento il passaggio all'elettrico. È l'identikit dell'Aftermarket automobilistico, una filiera composta da una platea di quasi 29 mila imprese, prevalentemente a conduzione familiare, operanti nella produzione e nella vendita di ricambi di auto. Al Nord si concentra oltre il 70% del valore di questo comparto, trainato dalla Lombardia (28,6%). Per quest'anno, il 41% delle imprese del settore prevede una crescita del proprio fatturato e il 27% stima un aumento della forza lavoro. Pure la scadenza del primo gennaio 2035 per il completamento del passaggio all'elettrificazione del settore automotive in Europa non sembra, al momento, sconvolgere i modelli di business degli operatori dell'aftermarket. Solo il 5% di queste imprese, infatti, si sta riconvertendo all'elettrico, anche perché, dopo l'inizio del 2035 le auto a motore endotermico potranno comunque continuare a circolare garantendo così agli operatori del settore lavoro per almeno un ulteriore decennio. Tuttavia, a destare preoccupazioni è soprattutto la concorrenza proveniente dai Paesi emergenti, in particolare cinese, vista come il principale ostacolo alla crescita da parte del 37,7% delle imprese del settore.

È quanto emerge dalla ricerca **"Il settore dell'Aftermarket dell'automotive... tra tradizione e innovazione"** realizzata dal Centro Studi Tagliacarne, per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di **ANFIA**.

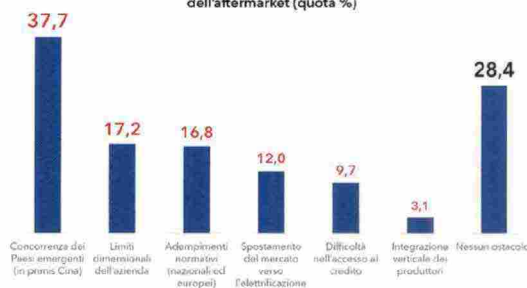
"Il rilievo economico dell'aftermarket emerge ancora di più in

	NORD-OVEST	NORD-EST	CENTRO	MEZZOGIORNO	ITALIA
VALORE AGGIUNTO (2021)					
Valori assoluti	12,2 MLD/€	8,8 MLD/€	3,7 MLD/€	3,5 MLD/€	28,1 MLD/€
Incidenza % sul totale economia	2,2%	2,3%	1,1%	1,0%	1,7%
OCCUPAZIONE (2021)					
Valori assoluti	154,2 MILA	117,4 MILA	58,2 MILA	68,6 MILA	389,3 MILA
Incidenza % sul totale economia	2,1%	2,1%	1,1%	1,0%	1,6%

termini di comparazione con altre filiere: il suo valore aggiunto è quasi pari al settore dell'agricoltura e tre volte il settore della farmaceutica". A sottolinearlo è **Giuseppe Molinari, presidente del Centro Studi Tagliacarne e della Camere di commercio di Modena** secondo cui "importante, quindi, è anche la domanda di policy che queste imprese esprimono e al primo posto troviamo la richiesta di abbattere i costi energetici (indicata come prioritaria da circa la metà delle imprese), seguita dal sostegno all'adozione di tecnologie digitali (quasi 40%) e dagli incentivi a supporto dell'attività di ricerca e sviluppo (30%)".

"L'aftermarket è un comparto che intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto i cambiamenti che stanno avvenendo nella filiera industriale dell'automotive, essendo strettamente legato all'evoluzione del parco circolante – afferma **Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA**. Da sempre la nostra Sezione Aftermarket porta avanti iniziative finalizzate a sensibilizzare l'intera filiera, fino al consumatore finale, sui temi della qualità e sicurezza del prodotto, anche attraverso campagne di comunicazione sulla lotta alla contraffazione dei ricambi. Grande attenzione viene posta, in generale, sull'evoluzione tecnologica del veicolo, che implica, per la filiera aftermarket, un adeguamento delle competenze – con

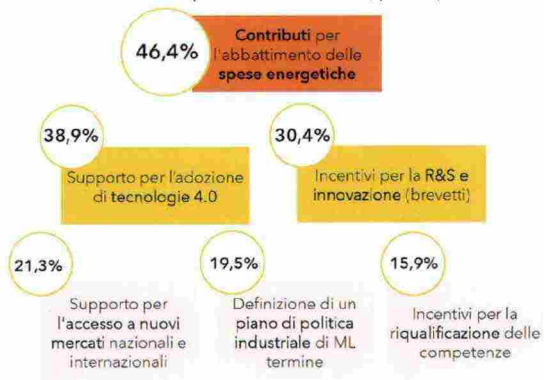
Principali ostacoli alla crescita del business relativo al settore dell'aftermarket (quota %)



importanti investimenti in formazione delle figure professionali del mondo della manutenzione e riparazione – unito alla capacità di estendere la gamma dei servizi al cliente, nell'ottica

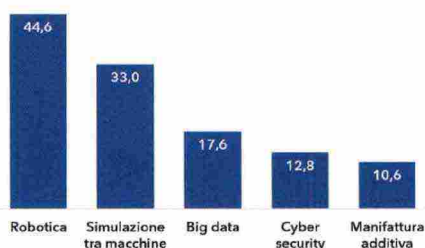
LA PAGINA ANFIA

Misure di politica economica ritenute più efficaci dalle imprese dell'aftermarket* (quota %)



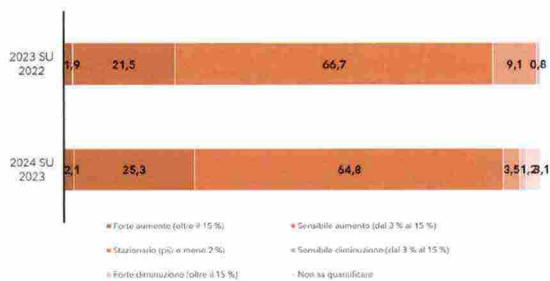
di un'assistenza a 360 gradi e sempre più on demand".
 "In un settore automotive in grande e urgente trasformazione – spiega **Dario Gallina, presidente della Camera di commercio di Torino** – l'ampio comparto dell'aftermarket sembra avere dinamiche diverse: da un lato può mantenere le strategie correnti, prevedendo un mercato stabile ancora per diversi anni, ma nello stesso tempo, come tutto il settore industriale, è chiamato comunque ad evolversi e ad investire in digitale e tecnologie green per mantenersi competitivo".

Principali tecnologie 4.0 in cui le imprese investono (quota % sul totale delle investimenti)



UN'IMPRESA SU DUE INVESTIRÀ IN DIGITALE E GREEN ENTRO IL 2026 Digitalizzazione e green sono nei programmi di investimento delle imprese dell'aftermarket. Il 53,6% ha investito in tecnologie 4.0 nel triennio 2021-2023 e, anche se in quota più ridotta, il 49,1% lo farà tra il 2024 e il 2026. Mentre è in continua crescita l'attenzione verso la transizione 'verde': se tra il 2021 e il 2023 il 43,7% delle imprese ha investito in green la quota salirà al 51,3% nel triennio 2024-2026.

Imprese in base all'andamento dell'occupazione (quote %)



OPERAI E TECNICI SPECIALIZZATI I PIÙ RICHIESTI MA ANCHE I PIÙ DIFFICILI DA TROVARE Anche per supportare il passaggio alla duplice transizione nei prossimi cinque anni, le imprese dell'Aftermarket prevedono una crescita degli occupati. Tra le figure professionali più richieste ci sono operai e tecnici specializzati (dal 72,5% delle imprese), seguiti da ingegneri (37%), personale altamente qualificato nelle attività di R&S (26%) e manager (14%). Ma non sarà facile trovare queste figure professionali sul mercato, elevate difficoltà di reperimento vengono segnalate soprattutto nel caso di operai e tecnici specializzati (60%) e di personale qualificato per la ricerca e sviluppo (53%).

TRE IMPRESE SU QUATTRO NON HANNO PRESO INIZIATIVE PER L'ELETTRICO Più dei tre quarti delle imprese del settore (il 77,4%) non ha intrapreso alcuna iniziativa di adeguamento all'elettrico, nonostante lo spostamento dell'Automotive verso l'elettrificazione. Solo il 5,4% delle imprese si sta riconvertendo al mercato elettrico, mentre il restante 17,2% si sta spostando verso altri mercati: il 3,9% lo sta facendo cambiando la propria tipologia di prodotto e il 13,3% mantenendo lo stesso prodotto di partenza.

L'AFTERMARKET 'PESA' DI PIÙ A PESARO E URBINO È la Lombardia con 8 miliardi di euro in cima alla classifica regionale del valore prodotto dal settore dell'Aftermarket nel 2021, seguita al secondo posto dall'Emilia-Romagna e dal Veneto (entrambe con 3,7 miliardi) e al terzo dal Piemonte (3,6 miliardi). Ma in termini relativi è il Piemonte a balzare in testa alla graduatoria per incidenza del valore del settore sul totale dell'economia regionale, con un peso del 2,8% rispetto alla media italiana dell'1,7%. Conferma, invece, anche in questo caso il secondo posto l'Emilia-Romagna (2,5%), tallonata del Veneto (2,4%). A livello provinciale, Pesaro e Urbino sventa nel ranking con un'incidenza del 3,6% del valore aggiunto del settore sull'economia locale, rincorsa a breve distanza da Modena, Torino e Vicenza (pari merito con il 3,4%). AT

Graduatoria regionale e per macroripartizioni secondo la quota % del valore aggiunto prodotto dalla filiera dell'aftermarket automotive sul totale economia locale, valore assoluto e numero di occupati, anno 2021

Pos	Regioni e macroripartizioni	% Valore aggiunto aftermarket su totale economia locale	Valore aggiunto aftermarket	Occupati aftermarket
1	Piemonte	2,8	3.555	47.383
2	Emilia Romagna	2,5	3.740	46.992
3	Veneto	2,4	3.679	52.028
4	Marehe	2,3	913	14.109
5	Lombardia	2,2	8.043	100.140
6	Friuli Venezia Giulia	2,0	723	10.851
7	Basilicata	1,7	204	3.500
8	Abruzzo	1,7	500	8.700
9	Trento	1,5	300	3.466
10	Bozano	1,4	323	4.055
11	Umbria	1,4	282	4.951
12	Toscana	1,3	1.380	20.326
13	Liguria	1,2	529	6.165
14	Molise	1,1	67	1.311
15	Puglia	1,1	787	15.192
16	Campania	1,1	1.088	20.974
17	Ville d'Avvia	0,8	34	478
18	Sicilia	0,7	550	11.263
19	Lazio	0,6	1.098	18.807
20	Sardegna	0,5	170	3.727
21	Calabria	0,5	159	3.891
	Nord-Ovest	2,2	12.161	154.167
	Nord-Est	2,3	8.766	117.393
	Centro	1,1	3.672	58.193
	Mezzogiorno	1,0	3.525	68.558
	ITALIA	1,7	28.124	398.310

Fonte: elaborazioni Centro Studi Tagliacarne

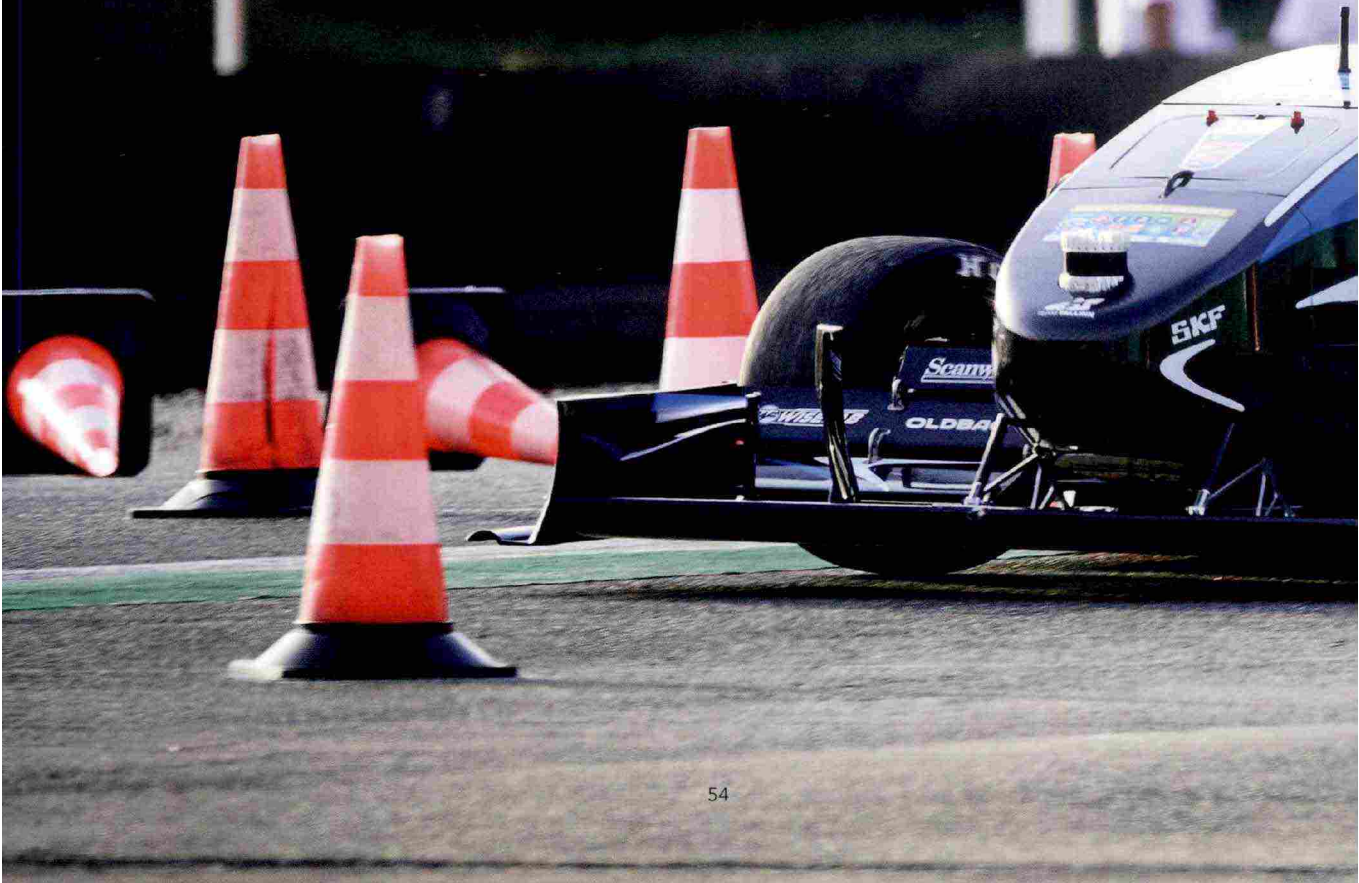
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

AT WWW.AUTOTECNICA.ORG

FORMULA SAE ITALY 2024 L'ANNO DEI RITORNI

di Filippo Einaudi e Marco Belletti - Immagini ANFIA



54

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MOTORSPORT | FORMULA SAE 2024

Rimessa in calendario a settembre, la nuova edizione italiana della competizione tra team universitari a colpi di prototipi a benzina, elettrici, a guida tradizionale o autonoma, ha visto il ritorno su podio dell'università di Tallinn, già emersa nel 2021 e 2022, ma ha premiato anche quelle di Praga, di Bologna e di Modena e Reggio



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

PER LA DICIANNOVESIMA VOLTA DAL 2005, con la sola eccezione del 2020, oltre 60 team universitari da ogni parte del mondo si sono riuniti per la tappa italiana della Formula SAE, ospitata nella cornice dell'autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari, vicino a Parma, che ne è teatro dal 2009. La prima novità, che è in realtà un ritorno alle origini, ha riguardato la data, spostata nuovamente da luglio ai primi di settembre (dal 3 all'8 per l'esattezza), come era consuetudine nelle prime edizioni. Meno problemi di concomitanze con il calendario delle grandi manifestazioni sportive, e un numero di partecipanti comunque elevato, oltre sessanta con presenza da poco meno di 20 nazioni differenti comprese Cipro, Indonesia, Kazakhstan e Kyrgyzstan. Ufficialmente battezzata Formula ATA, ma inserita come tappa italiana del calendario della Formula SAE, è organizzata da ANFIA, l'Associazione Italiana della Filiera Automotive, e inserita nel calendario internazionale, è un progetto che punta a portare sul campo l'inventiva e la capacità di innovazione delle Università a indirizzo tecnico e tecnologico e i politecnici, mettendoli a confronto nella progettazione, realizzazione e sviluppo di monoposto da corsa con vari tipi di alimentazione, da qualche anno con una specifica categoria per la guida autonoma. Non una gara vera e propria, ma una competizione tecnica che si svolge alternando verifiche tecniche a prove pratiche in cui le performance non sono l'unico parametro di valutazione. I progetti vengono infatti giudicati "a tavolino", con punteggi assegnati in base all'efficacia della presentazione, alla stima dei



02



03



04



01

costi, al design, e poi "sul campo", anzi, in pista, con test statici per saggiare requisiti di base come il corretto isolamento dei sistemi da infiltrazioni d'acqua. Seguono le prove dinamiche di accelerazione, di tenuta di strada sulla cosiddetta Skid Pad, di efficienza, autocross e di endurance, più la Trackdrive per quelle a guida autonoma.

- 01_ Il team dell'Università di Bologna, vincitore nella Classe 3 con il progetto di una monoposto ibrida.
- 02_ Il rifornimento dei veicoli endotermici, eseguita dai commissari durante i test statici.
- 03_ La prova di tilt, ossia di inclinazione laterale.
- 04_ Il Racing Team di UNIParma, vera e propria 'Squadra di Casa' a Varano.

MOTORSPORT | FORMULA SAE 2024



LE NOVITÀ DEL 2024 Oltre alla data, l'edizione appena conclusa della Formula SAE Italy ha visto alcuni cambiamenti: le classi

sono rimaste le stesse, ossia 1C per i prototipi con motori a combustione, 1E per gli elettrici, 1D per quelli a guida autonoma indi-

pendentemente dall'alimentazione e la categoria speciale Classe 3 riservata a chi presenta il progetto non ancora realizzato o il prototipo non ancora marciante.

Da quest'anno, tuttavia, è stato possibile iscrivere e far competere le vetture a guida autonoma anche nelle categorie 1C o 1E se-



05_La vettura del team eForce dell'Università di Praga, quinta nella classifica delle elettriche ma vincitrice in tra le monoposto a guida autonoma con i punteggi migliori in tutte le prove dinamiche.

06_La squadra dell'Università di Modena e Reggio durante una delle prove in pista in cui ha primeggiato tre le auto con motore endotermico.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TALLINN, L'ECCELLENZA DEL NORD

Da Tallinn con bravura. Così si potrebbe sintetizzare la partecipazione dei giovani studenti universitari Estoni all'edizione italiana della Formula SAE 2024. Si tratta di un team composto in origine da ben 40 studenti di età compresa tra i 19 e i 24 anni, soltanto 12 dei quali hanno formato la spedizione a Varano, per un'età media di 21 anni. Il palmares di questa università è di tutto rispetto: hanno iniziato a progettare e costruire le prime vetture per prendere parte alla Formula SAE nel 2007 maturando una grande esperienza soprattutto nella categoria con propulsione elettrico e da subito hanno raggiunto posizioni di vertice nelle varie manifestazioni. Hanno vinto per la prima volta nel 2014, risultato bissato nel 2018 e ulteriormente raggiunto nel 2021 e nel 2022, nell'ultima occasione sia con la vettura elettrica sia con una soluzione driverless. L'anno scorso hanno conquistato la seconda posizione e quest'anno sono tornati sul gradino più alto del podio della classe 1E competendo con la stessa auto anche tra le vetture a guida autonoma. Questa vettura full electric ha un motore Fischer, quattro ruote motrici e telaio in fibra di carbonio. Sul musetto – dalle linee molto piacevoli e accattivanti, come del resto tutta la vettura – spicca il cilindretto del radar, necessario per raccogliere informazioni per



condo la loro alimentazione. Inoltre, come accaduto già nel 2023, la 1C è stata aperta anche a veicoli con propulsione ibrida purché non plug-in, cioè senza ricarica esterna della batteria.

ITALIA-RESTO DEL MONDO 2-2 Le università italiane nella tappa “casalinga” sono state ben 18, per un totale di 22 diverse squadre, facendo dell'Italia il paese più rappresentato seguito dalla Germania con 14 squadre da altrettanti atenei, e a sorpresa dalla Turchia, con sette università che hanno iscritto otto team. L'Italia è riuscita a primeggiare in due

la modalità driverless e per guidarla.

Con i suoi 24 anni e ben quattro di partecipazioni alle varie della Formula SAE in giro per l'Europa, Kristjan Taimla è il “veterano” del team. Lo abbiamo incontrato nella prima giornata della manifestazione, prima che la sua squadra cogliesse la sua nuova affermazione: “Quest'anno – racconta – è il mio ultimo anno di università e quindi anche l'ultima volta che partecipo alla Formula SAE. Un'esperienza sicuramente positiva che ricorderò per sempre”.

RISPETTO ALLA VETTURA DELL'ANNO SCORSO CHE NOVITÀ PRESENTATE?

“Si tratta di una vettura completamente nuova, abbiamo cambiato il motore elettrico, abbiamo sospensioni aggiornate, un pacchetto aerodinamico più efficiente e la possibilità di modificare l'assetto direttamente da bordo vettura con uno specifico software. Il primo esemplare risale ad aprile e da allora abbiamo partecipato a quattro gare: nei Paesi Bassi, in Austria (dove abbiamo vinto), in Ungheria (dove siamo arrivati secondi), in Germania e ora in Italia. Qui a Varano siamo presenti sia con vettura elettrica che è anche driverless e le speranze di ben figurare sono tante”.

E PER IL FUTURO QUALI NOVITÀ AVETE IN PROGRAMMA?

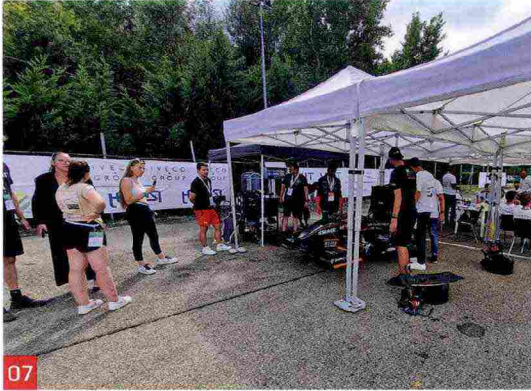
“La nuova vettura sarà pronta ancora una volta in aprile e stiamo lavorando già sulle sue caratteristiche. Avrà una nuova aerodinamica ancora più efficiente, gomme più larghe per una maggior aderenza, nuove sospensioni e una batteria con nuove celle e stessa chimica per ottimizzare i pesi a parità di prestazioni. Io non la porterò in pista, per allora spero di aver terminato il mio percorso di studi, ma sono certo che si comporterà benissimo a sarà bella come quella di quest'anno. Perché la nostra auto – conclude con un sorriso – è davvero bella, vero?”.

(Marco Belletti)

delle quattro categorie. In quella riservata ai veicoli a combustione interna si è piazzato al primo posto uno dei team dell'Università di Modena e Reggio con uno dei primi progetti ibridi, che ha totalizzato i punteggi migliori in quasi tutte le prove e le analisi tecniche esclusa quelle della valutazione dei costi, in cui è stata superata da Sapienza Corse dell'omonima università romana.

Tra i veicoli elettrici si è invece imposto il team dell'università di Tallin, che è tornato in cima al podio dopo aver trionfato, in questa categoria, in quattro diverse occasioni tra cui 2021 e 2022 ed

MOTORSPORT | FORMULA SAE 2024



07

07_Ancora una fase di verifiche tecniche in una delle giornate che hanno preceduto le prove finali in pista,

08_La squadra indonesiana di Sebelas Maret durante uno spostamento verso l'area tecnica.

09_10_Altri team impegnati nei briefing prima delle prove.

11_Ancora la monoposto dell'Università di Modena e Reggio nella prova di endurance.

essere arrivato secondo nel 2023. Alle loro spalle, ben due squadre universitarie della città austriaca di Graz, che vanta anch'essa un palmares di tutto rispetto: l'Università tecnica e la UAS si sono infatti classificate prime tre volte ciascuna nella più

tradizionale delle categorie, quella dei motori endotermici, aggiudicandosi tra l'altro le prime due edizioni, e ad oggi la loro città può vantarsi di essere la più titolata nell'Albo d'Oro della Formula SAE Italy dopo Stoccarda, che vanta in totale otto vittorie tra motori endotermici ed elettrici. La squadra estone (di cui potete leggere l'intervista pre-gara nel box) ha ottenuto, con la stessa vettura schierata anche in E1, ottimi risultati anche nella categoria 1D, guida



08



09



10



11

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I MIGLIORI (PRIME 5 POSIZIONI)

Team	Università	Punteggio
CATEGORIA 1C (motori a combustione)		
1 MoRe Modena Racing Hybrid	Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia	979.818
2 Aixtreme Racing	UAS Aachen	830.602
3 FUF Racing Team	Frederick University	316.099
4 Sapienza Corse	Sapienza Università di Roma	313.857
5 Team Fateh	Thapar Institute of Engineering and Technology	223.333
CATEGORIA 1E (elettriche)		
1 FS Team Tallinn	Tallinn TU/UAS	933.417
2 Joanneum Racing Graz	UAS Graz	919.543
3 TU Graz Racing Team	Graz University of Technology	849.221
4 WHZ Racing Team	Westfälische Hochschule Zwickau	814.846
5 eForce Prague Formula	Czech Technical University in Prague	710.161
CATEGORIA 1D (guida autonoma)		
1 eForce Prague Formula	Czech Technical University in Prague	968.026
2 FS Team Tallinn	Tallinn TU/UAS	408.767
3 UniNa Corse Federico II	Università degli Studi di Napoli Federico II	331.396
4 Firenze Race Team	Università degli Studi di Firenze	288.664
5 MoRe Modena Racing Driverl.	Università degli studi di Modena e Reggio Emilia	275.924
Classe 3 (progetti)		
1 UniBo Motorsport Hybrid	Università di Bologna	319.067
2 AAM Racing Team	Arab Academy STMT	260.681
3 Salento Racing Team	Università del Salento	239.878
4 Scuderia Vanvitelli	University of Campania "Luigi Vanvitelli"	167.369
5 FSAE Driverless Padova	Università degli Studi di Padova	61.261

autonoma, dove è risultata seconda solo all'Università di Praga, pur avendo ottenuto i punteggi più alti nelle categorie Costo, Presentazione e Design. Quella della capitale ceca ha invece ha ottenuto il massimo dei punti in tutte le prove dinamiche ed è stata l'unica a portare a termine quella di Trackdrive. Quanto alla categoria "progetti", la Classe 3, ha vi-

sto appena cinque squadre partecipanti di cui quattro italiane: la migliore è risultata essere l'Università di Bologna con il progetto di una vettura ibrida. I ragazzi dell'UniBo hanno convinto i giudici soprattutto nell'esposizione del progetto e nel design, superando l'unico ateneo straniero in concorso, quello egiziano dell'Arab Academy for Science, Techno-



MOTORSPORT | FORMULA SAE 2024



12_La squadra KOU Formula, dell'università turca di Kocaeli compete sia tra le vetture endotermiche sia tra quelle elettriche.

13_La squadra Bengawan di Sebelas Maret, Indonesia.

14_La Graz University of Technology e la Leopold Franzens Universität di Innsbruck, arrivate terza e sesta nella categoria 1E (auto elettriche).

logy and Maritime Transport. Tra i premi speciali assegnati da alcune aziende Sponsor, tra cui citiamo Dallara, Lamborghini, Stellantis, Bosch, Brembo, Danisi, Dumarey, Italdesign, Magna, Marelli e molti altri, particolarmente significativo è quello che il Gruppo Teoresi ha assegnato all'Università di Trento per il più innovativo sistema elettronico a bordo veicolo. **AT**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il polso dell'aftermar

Il settore dell'aftermarket dell'automotive

... tra tradizione e innovazione

Report 2024



Vale 28,1 miliardi di euro, fattura il 46,4% all'estero, occupa quasi 400mila persone, guarda al futuro con cauto ottimismo e non "teme" al momento il passaggio all'elettrico. Il profilo aggiornato del post vendita nazionale

di **Alessandro Nicolucci**

Il comparto automobilistico, aftermarket in primo piano, si trova ad affrontare una delle sfide più radicali della sua storia: la transizione verso la mobilità elettrica. E se il post vendita nazionale rappresenta un settore che vale 28,1 miliardi di euro, fattura il 46,4% all'estero e occupa quasi 400mila

persone, un dato anche se non così inaspettato preoccupa gli addetti ai lavori: soltanto il 5% delle imprese italiane dell'aftermarket sta investendo attivamente nella conversione verso l'elettrico. Un numero che, se da un lato sottolinea la prudenza e la cautela delle imprese di fronte a un cambiamento così profondo, dall'altro solleva interrogativi sulla capacità del settore di cogliere le opportunità e le sfide che questa nuova era presenta.

Ad analizzare lo stato dell'arte del comparto è la ricerca presentata a settembre a Torino, "Il settore dell'aftermarket dell'automotive... tra tradizione e innovazione", realizzata dal Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne per conto della Camera di commercio di Modena in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di **Anfia**.

"L'aftermarket si rivela dunque un pilastro fondamentale dell'economia italiana - spiega Giuseppe Molinari, Presidente del Centro Studi Tagliacarne e della Camera di commercio di Modena - superando in termini di valore aggiunto settori chiave come la farmaceutica e avvicinandosi a quello agricolo. Le imprese del settore esprimono esigenze precise: dalla necessità di ridurre i costi energetici alla richiesta di incentivi per l'adozione di tecnologie digitali e per la ricerca e sviluppo".

Un settore maturo e frammentato

Dai Presidenti delle Camere di commercio torinese e modenese non potevano mancare delle istantanee sulla storia dell'aftermarket automobilistico italiano, fortemente caratterizzato da profonde radici legate alla storia industriale

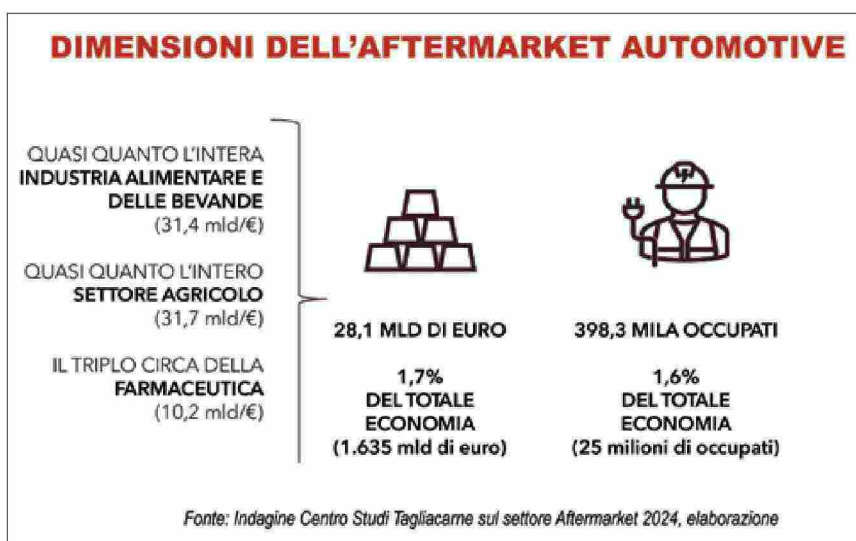
ket in Italia



Il tavolo dei relatori alla presentazione dello studio "Il settore dell'aftermarket dell'automotive... tra tradizione e innovazione"; da sinistra Marco Pini, Giuseppe Molinari, Dario Gallina e Gianmarco Giorda

Direttore Generale di Anfia: "L'aftermarket è un comparto che intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto i cambiamenti che stanno avvenendo nella filiera industriale dell'automotive, essendo strettamente legato all'evoluzione del parco circolante. Da sempre la nostra Sezione Aftermarket porta avanti iniziative finalizzate a sensibilizzare l'intera filiera, fino al consumatore finale, sui temi della qualità e sicurezza del prodotto anche attraverso campagne di comunicazione sulla lotta alla contraffazione dei ricambi. Grande attenzione viene posta sull'evoluzione tecnologica del veicolo che implica, per la filiera aftermarket, un adeguamento delle competenze, con importanti investimenti in formazione delle figure professionali del mondo della manutenzione e riparazione, unito alla capacità di estendere la gamma dei servizi al cliente nell'ottica di un'assistenza a 360 gradi e sempre più on demand".

del Paese. Nato e cresciuto all'ombra delle grandi Case automobilistiche ha sviluppato nel tempo una rete capillare di officine, ricambisti e distributori, garantendo un servizio di assistenza e manutenzione di prossimità. Questa struttura, molto frammentata e caratterizzata da una prevalenza di piccole e medie imprese, ha rappresentato per lungo tempo un punto di forza, consentendo al settore di adattarsi rapidamente ai cambiamenti del mercato. Tuttavia, la stessa struttura potrebbe ora rivelarsi una debolezza di fronte alle sfide poste dalla transizione verso l'elettrico. La frammentazione dell'offerta, la difficoltà di coordinare le azioni tra i diversi attori della filiera e la scarsa propensione all'investimento in ricerca e sviluppo potrebbero rallentare l'adattamento alle nuove tecnologie. Spiega Gianmarco Giorda,



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

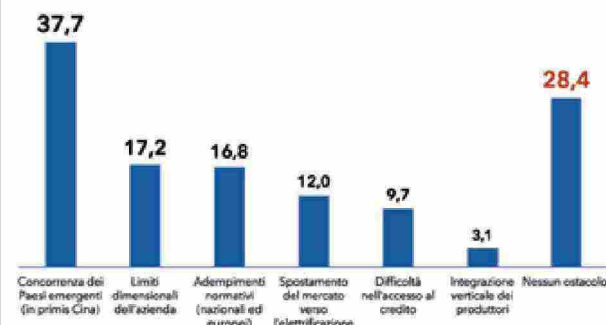
Attualità

RUOLO CENTRALE DELL'AFETERMARKET NELL'ECONOMIA... SOPRATTUTTO NEL NORD

	NORD-OVEST	NORD-EST	CENTRO	MEZZOGIORNO	ITALIA	
VALORE AGGIUNTO (2021)	Valori assoluti	12,2 MLD/€	8,8 MLD/€	3,7 MLD/€	3,5 MLD/€	28,1 MLD/€
	Incidenza % sul totale economia	2,2%	2,3%	1,1%	1,0%	1,7%
OCCUPAZIONE (2021)	Valori assoluti	154,2 MILA	117,4 MILA	58,2 MILA	68,6 MILA	389,3 MILA
	Incidenza % sul totale economia	2,1%	2,1%	1,1%	1,0%	1,6%

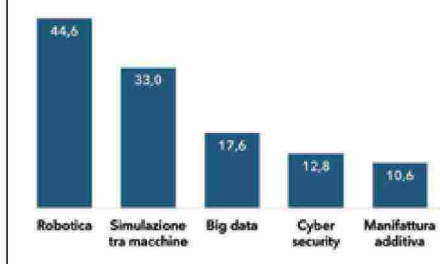
Fonte: Indagine Centro Studi Tagliacarne sul settore Aftermarket 2024

PRINCIPALI OSTACOLI ALLA CRESCITA DEL BUSINESS RELATIVO AL SETTORE AFETERMARKET (QUOTA %)



Fonte: Indagine Centro Studi Tagliacarne sul settore Aftermarket 2024

PRINCIPALI TECNOLOGIE IN CUI INVESTONO LE IMPRESE AFETERMARKET (QUOTA % SUL TOTALE DELLE INVESTITRICI)



Fonte: Indagine Centro Studi Tagliacarne sul settore Aftermarket, 2024

Lombardia in testa

Con quasi 29mila imprese, prevalentemente a conduzione familiare, l'aftermarket automobilistico italiano ha un tessuto produttivo capillare, con un fatturato complessivo di 28,1 miliardi di euro. Il Nord Italia, con la Lombardia in testa (28,6%), concentra oltre il 70% del valore prodotto. L'Emilia Romagna e il Veneto si posizionano al secondo posto a livello nazionale, con un valore della produzione aftermarket pari a 3,7 miliardi di euro ciascuna, mentre il Piemonte segue al terzo posto con 3,6 miliardi. Tuttavia, è proprio il Piemonte a farla di padrone in termini di peso sull'economia regionale: il settore contribuisce al 2,8% del PIL regionale contro una media nazionale dell'1,7%, con Emilia Romagna (2,5%) e Veneto (2,4%) a breve distanza. A livello provinciale

è la provincia di Pesaro e Urbino a primeggiare con il 3,6% del valore aggiunto locale, seguita da Modena, Torino e Vicenza (tutte al 3,4%).

Elettrico fermo, ma le aziende crescono

Quasi l'80% delle imprese italiane non ha intrapreso alcuna iniziativa di adeguamento all'elettrico. Solo il 5,4% delle aziende si sta riconvertendo al mercato elettrico, mentre il restante 17,2% si sta spostando verso altri mercati. E il 3,9% lo sta facendo cambiando la propria tipologia di prodotto, mentre il 13,3% mantiene il medesimo prodotto di partenza. Uno dei motivi di questo ritardo è certamente dovuto al fatto che le autovetture a motore endotermico potranno comunque continuare a circolare, garantendo così agli operatori del settore lavoro per almeno un ulteriore decennio. Dalla ricerca emerge anche un dato che rincuora gli addetti ai lavori e chi investe in prima persona nel comparto: "Il 41% delle imprese prevede una crescita del fatturato nel 2024". Tuttavia, la concorrenza dai Paesi emergenti come la Cina rappresenta una sfida importante per il futuro.

Chiamato in causa, fotografa la situazione il Presidente della Camera di commercio di Torino, Dario Gallina: "Nel comparto automotive, in grande e urgente trasformazione, l'ampio settore dell'aftermarket sembra avere dinamiche diverse: da un lato può mantenere

le strategie correnti, prevedendo un mercato stabile ancora per diversi anni, ma nello stesso tempo, come tutto il settore industriale, è chiamato comunque a evolversi e a investire in digitale e tecnologie green per mantenersi competitivo".

Transizione elettrica

La transizione verso la mobilità elettrica rappresenta a tutti gli effetti una sfida epocale per l'aftermarket italiano, ma allo stesso tempo apre nuove e interessanti prospettive di crescita. Le imprese del settore si trovano a dovere affrontare una serie di cambiamenti radicali che impattano su diverse dimensioni del loro business.

Nello specifico, la riparazione e la manutenzione dei veicoli elettrici richiedono competenze tecniche molto diverse rispetto a quelle tradizionali. Gli operatori dell'aftermarket devono quindi acquisire nuove conoscenze sulla diagnostica, sulla sostituzione delle batterie e sulla gestione dei sistemi elettronici. Investimenti significativi in formazione sono quindi necessari per colmare il gap di competenze esistente. Ma la vera chiave di volta è quella riguardante le normative. Il quadro, infatti, è in continua evoluzione e per le imprese, mai come ora, è di fondamentale importanza restare aggiornati sulle novità legislative per garantire la conformità dei loro servizi ed evitare sanzioni.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ESPLODE LA RABBIA CONTRO I DIKTAT UE

I concessionari di Stellantis stufi di non vendere le elettriche

La rete di rivenditori scrive a Bruxelles per invocare la revisione dei vincoli ambientali difesi pure dall'ad Tavares. Intanto il gruppo vuole salvare Melfi col disegno di una Jeep

BENEDETTA VITETTA

■ Stavolta non è soltanto la politica ad alzare la voce e a mettere il bastone tra le ruote ai diktat dell'Ue che prevede limiti emissioni di Co2 delle auto di nuova immatricolazione che dall'anno prossimo scenderanno a 95 gCO₂/km, ma a ribellarsi ora sono pure i concessionari di Stellantis, arcistufi di non vendere auto elettriche. La rete dei rivenditori ha quindi preso carta e penna e inviato una lettera ai piani alti di Bruxelles per far sì che si arrivi a una revisione dei vincoli ambientali spostandoli dal 2025 al 2027. Sostenendo la stessa tesi portata avanti dall'Associazione dei costruttori d'automobili europei (Acea), di cui fanno parte Volkswagen e Renault, ma non da Stellantis. Quest'ultima, infatti, non è in sintonia con quest'idea, visto che per il numero uno del gruppo francoitaliano, il portoghese Tavares, «le regole non si cambiano in corsa e pensare ora di modificare le norme sulle emissioni di Co2 sarebbe surreale».

Nella missiva inviata alla presidente della Commissione Ue, Ursula von der Leyen, i concessionari hanno spiegato: «In qualità di distributori, siamo in contatto quotidiano coi clienti finali che spesso rifiutano i Bev a causa di preoccupazioni su prezzo, autonomia ed accessibilità. Questo ci pone in una posizione contraria a quella del produttore che rappresentiamo, che resta ottimista sul rispetto di queste severe normative Ue. Tuttavia, dal nostro punto di vista, è chiaro che il settore non è ancora pronto a raggiungere il volume necessario di vendite di veicoli elettrici. Questa

crescente divergenza tra obiettivi normativi, prontezza del mercato e aspettative del produttore è per noi motivo di preoccupazione».

Sull'annosa questione ha fatto capolino pure l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia) per cui «l'anno prossimo avremo un grosso problema, col target del 15% di riduzione del Co2

da parte delle case automobilistiche che fa parte della roadmap Ue verso l'addio a diesel e benzina. Ma è un target che, con gli attuali numeri dell'elettrico, è raggiungibile solo riducendo la produzione di auto endotermiche di 2/2,5 milioni di unità. Un vero e proprio paradosso visto che siamo già in un periodo già difficile per l'automotive».

Insomma, pressochè tutti i protagonisti della filiera dell'automotive sono preoccupati non solo del fatto che le vetture elettriche non si vendano, ma per l'obiettivo cui dovranno sottostare dal prossimo anno. Tutti tranne Stellantis che continua a far spallucce. «Insieme ai nostri concessionari e all'offerta Bev fatta di 40 modelli, abbiamo già raggiunto la terza posizione sul mercato Bev dell'Ue, molto vicino a Tesla, e siamo orgogliosi di contribuire come squadra alla lotta contro il riscaldamento globale» ha spiegato Stellantis precisando che «lavorerò coi concessionari per definire il mix perfetto di vendite entro i limiti della conformità alle norme sulle emissioni di Co2».

Insomma per il gruppo degli Elkan è tutto sotto controllo e le proteste rabbiose degli operai che ormai si trovano perlopiù in Cassa, delle aziende dell'indotto in crisi e ora anche dei rivenditori sono prive di senso. E così per tentare di tenere alto l'umore del gruppo, icri ne ha pensata un'altra. Ha svelato in anteprima la prossima generazione di Jeep Compass con un bozzetto (un disegno per capirci) del nuovo Suv compatto a trazione integrale. La nuova Jeep sarà disponibile in una varietà di opzioni di propulsione, dal full electric all'ibrido fino al motore a combustione interna e sarà prodotta a Melfi. Debutterà nel 2025 in Europa prima di espandere, nel 2026, la produzione in Nord America nel mondo. Chissà mai che pure gli Elkan riusciranno a far le magie di quel gran genio di Walt Disney che, grazie a disegni a matita, ha creato un impero planetario...

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'APPELLO

I concessionari all'Ue: «E-cars non si vendono»

di Amalia Angotti
TORINO

Scendono in campo anche i concessionari di Stellantis per chiedere all'Europa di spostare dal 2025 al 2027 l'entrata in vigore dei limiti Ue sulle emissioni auto, che dall'anno prossimo scenderanno a 95 gCO₂/km. Una posizione analoga a quella espressa dall'Accea, di cui fanno parte Volkswagen e Renault, ma non più Stellantis. Per niente in sintonia, invece, con l'idea, l'amministratore delegato del gruppo italo-francese Carlos Tavares, secondo il quale le regole a gioco iniziata non si cambiano e pensare ora di modificare le

norme europee sulle emissioni di CO₂ «sarebbe surreale».

Tutti conoscono le regole da molto tempo, tutti hanno avuto il tempo di prepararsi e quindi «adesso si corre» ha detto nei giorni scorsi il numero uno di Stellantis, che l'11 ottobre sarà in Commissione Commercio e turismo della Camera per un'audizione. In una lettera inviata alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen i concessionari affermano: «In qualità di distributori, siamo in contatto quotidiano con clienti finali che spesso rifiutano i Bev a causa di preoccupazioni su prezzo, autonomia e accessibilità. Ciò ci pone in una posizione contraria a quella del produttore che rappresentiamo, che rimane ottimista circa il ri-

spetto di queste severe normative Ue. Tuttavia, dal nostro punto di vista, è chiaro che il settore non è ancora pronto a raggiungere il volume necessario di vendite di veicoli elettrici. Questa crescente divergenza tra obiettivi normativi, prontezza del mercato e aspettative del produttore è motivo di preoccupazione. Non è stata quindi una sorpresa quando la maggior parte dei produttori europei, tramite Accea, ha chiesto un rinvio di questi obiettivi, una proposta che sosteniamo pienamente».

A intervenire sulla questione interviene anche l'Anfia: «Nel 2025 avremo un grosso problema, con il target del 15% di riduzione del Co₂ da parte delle Case automobilistiche che fa parte della roadmap europea verso l'addio a diesel

e benzina. Ma è un target che, con gli attuali numeri dell'elettrico, è raggiungibile solo riducendo la produzione di auto endotermiche di 2/2,5 milioni di unità. È un paradosso in un periodo già difficile per l'automotive». Stellantis comunque sdrammatizza e invoca il «gioco di squadra». «Insieme ai nostri concessionari e all'offerta Bev esistente di 40 modelli, abbiamo già raggiunto la terza posizione sul mercato Bev dell'Ue, molto vicino a Tesla, e siamo molto orgogliosi di contribuire come squadra alla lotta contro il riscaldamento globale» spiega Stellantis. «Lavoreremo con i nostri concessionari - aggiunge - per definire il mix perfetto di vendite entro i limiti della conformità alle norme sulle emissioni di CO₂, sfruttando la nostra piattaforma multi-energia come asset unico nel mercato europeo».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL FUTURO DELLA GIGAFACORY A TERMOLI TORNA AD AGITARE LA POLITICA

STELLANTIS, ROBERTI DI LOTTA E DI GOVERNO

Nello stesso giorno, il 18 ottobre, il governatore molisano incontra il ministro Urso e partecipa alla manifestazione nazionale dei sindacati contro Stellantis che fa crollare anche l'economia abruzzese. Concessionari contro Tavares: le e-cars non si vendono

ANTONELLA GENTILE

Il futuro della gigafactory a Termoli torna ad agitare la politica molisana, con il presidente della Regione che veste i doppi panni di uomo di lotta e di governo. Il progetto della Gigafactory di Termoli e la situazione di Stellantis saranno al centro di un nuovo incontro a Roma il 18 ottobre prossimo con il Ministro delle imprese e del Made in Italy Adolfo Urso. La conferma arriva dal presidente della Regione Molise Francesco Roberti. La questione dello stabilimento di batterie di Acc, tuttora sospeso, preoccupa sindacati e lavoratori di Stellantis. Gli operai dell'impianto automobilistico sono fortemente preoccupati per la situazione venutasi a creare nell'impianto termolese dove il reparto cambi è stato chiuso la scorsa primavera in vista della realizzazione della Gigafactory che, ora, resta sospesa; i reparti motori sono in continua cassa integrazione. I duemila operai dell'ex Fiat temono per il futuro dello stesso stabilimento qualora dovesse sfumare definitivamente la costruzione della Gigafactory. I sindacati, intanto, sono in attesa delle dichiarazioni del Ceo di Stellantis Carlos Tavares il prossimo 11 ottobre. Il manager interverrà in Commissione attività produttive, commercio e turismo della Camera per illustrare il quadro della produzione di auto da parte del Gruppo in Italia.

Roberti ha anche confermato la sua partecipazione alla manifestazione nazionale del settore automotive, in programma il 18 ottobre a Roma. La protesta, indetta dai sindacati, riguarda la situazione critica dell'indotto dell'automotive a Termoli, legata al futuro della fabbrica Stellantis e alle preoccupazioni per il progetto della gigafactory, di produzione batterie elettriche, sfumato. Roberti in una nota precisa che la partecipazione alla manifestazione del 18 ottobre, insieme ai sindacati, evidenzia l'impegno della Regione Molise nel sostenere il settore e i lavoratori in



un momento particolarmente delicato per l'economia del territorio. Il governatore ha anche annunciato che il prossimo incontro con le rappresentanze sindacali si terrà lunedì 14 ottobre, alle ore 11, presso Palazzo Vitale a Campobasso. "L'obiettivo dell'incontro sarà quello di elaborare proposte concrete da sottoporre a Stellantis, proseguendo il dialogo avviato durante l'ultimo incontro del 2 agosto", ha precisato il Presidente.

L'AUTOMOTIVE PIEGA L'ABRUZZO

Il settore automotive in Abruzzo "ha grandi potenzialità" e opportunità, ma anche qualche criticità. Ci sono al-

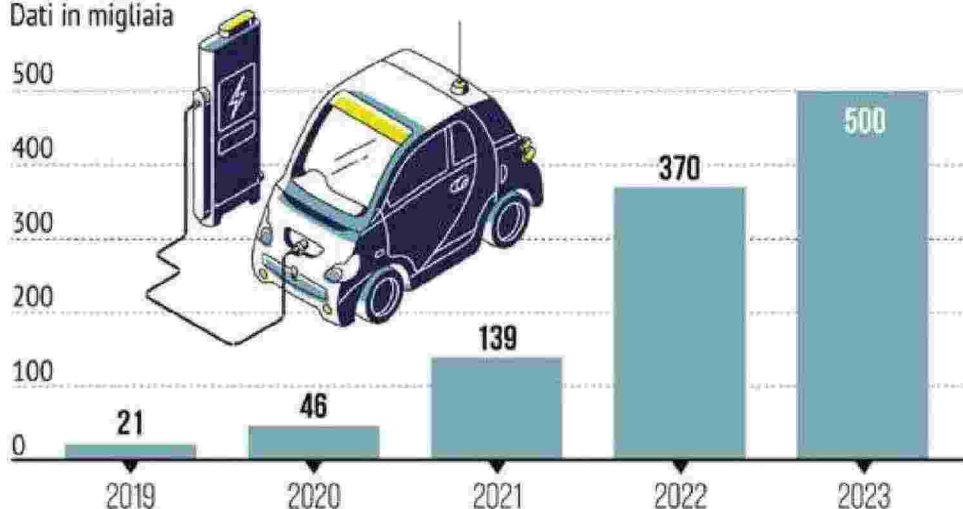
cuni casi che destano qualche preoccupazione e che stanno soffrendo la transizione elettrica". E' quanto ha spiegato ad "Agenzia Nova" Giuseppe Ranalli, presidente del Polo Innovazione Automotive, una rete di aziende globalizzate e organizzazioni pubbliche, tra cui grande industria, piccole e medie imprese, università e centri di ricerca. "C'è una difficoltà legata allo stabilimento Stellantis di Atessa, che da giugno ha ridotto sensibilmente la produzione a causa del calo di vendite, utilizzando la cassa integrazione e sospendendo il turno di notte; a ciò si aggiunge anche il nuovo plant in Polonia che può creare problemi", ha specificato Ranalli, sottolineando

come la situazione stia diventando "preoccupante perché Atessa è trainante anche per l'indotto e l'intera economia regionale". L'automotive in Abruzzo, infatti, rappresenta una "realtà consolidata i cui numeri sono di tutto rilievo per l'economia regionale: circa 8 miliardi di fatturato, 22.000 addetti con esportazioni che rappresentano circa il 48 per cento di quelle dell'Abruzzo. Il settore - ha aggiunto - rappresenta un tesoro per la Regione che interessa l'intero territorio, anche se con una concentrazione nella provincia di Chieti e, più nello specifico, in quella che viene definita la Automotive & Mechatronic Valley, cioè la Val di Sangro".

La filiera regionale - ha illustrato il presidente del Polo Innovazione Automotive - è costituita da un gruppo di imprese globalizzate, sia grandi imprese che Pmi, che comprende: operatori della filiera quattro ruote che fanno capo in ampia parte a Stellantis Europe Atessa (ex Sevel), il cui stabilimento è il più grande d'Europa per i veicoli commerciali leggeri e ha prodotto già 7 milioni di veicoli; operatori della filiera due ruote, che fanno riferimento a Honda Italia Industriale, unico stabilimento europeo del colosso giapponese per il comparto due ruote; altri operatori classificabili in produttori di prodotti finiti e produt-

I PUNTI DI RICARICA PRIVATA IN ITALIA

Dati in migliaia



FONTE: Energy&Strategy della School of Management del Politecnico di Milano
Smart Mobility Report 2024

GEA - WITHUB

Nell'infografica di GEA, l'evoluzione dei punti di ricarica privati per auto elettriche in Italia. Secondo lo 'Smart Mobility Report 2024', realizzato da Energy&Strategy della School of Management del Politecnico di Milano, il 2023 ha chiuso con quasi un'auto elettrica su quattro immatricolate in Europa (23,4%), in ulteriore lieve aumento rispetto al 2022 (+0,5%) e in crescita anche in termini assoluti - 3 milioni di nuove auto elettriche (+16%) tra full electric (67%) e ibride plug-in - nonostante un campione come la Germania abbia segnato -6,2%. Tuttavia, nei primi otto mesi del 2024 si è avuta un'inversione di tendenza: l'incidenza di nuove auto elettriche infatti è scesa a 21,2%, calo che si riscontra in tutti i principali mercati auto europei tranne il Regno Unito. "Nemmeno la crescita delle infrastrutture di ricarica (+35% rispetto al 2022 quelle ad accesso privato, salite a 500.000 anche grazie al Superbonus e ora pari a un decimo di quelle ad accesso pubblico) ha convinto gli italiani a passare all'elettrico", spiega il dossier.

tori di componenti. "A fare da 'collante' tra molte delle aziende della filiera - ha affermato Ranalli - c'è il Polo Innovazione Automotive, la cui mission è incoraggiare le interazioni tra i soggetti economici e le istituzioni per contribuire allo sviluppo della ricerca-innovazione, nuove tecnologie, disseminazione della conoscenza, messa in rete e diffusione delle informazioni". In generale, "è importante prendere coscienza che siamo ormai in una competizione non solo italiana, ma europea e mondiale; ciò significa che dobbiamo valutare la nostra competitività in rapporto agli altri, capire i nostri punti di forza e debolezza e agire di conseguenza", ha avvertito Ranalli, che è anche presidente e Amministratore delegato di Tecnomatic Spa.

L'azienda "opera nel settore della progettazione e produzione di linee automatiche di assemblaggio per l'industria automotive. Ha investito in ricerca e sviluppo, con oltre 100 dipendenti,

rendendo l'azienda altamente specializzata nella realizzazione di impianti di avvolgimento per la produzione di motori elettrici innovativi. Il ruolo di Tecnomatic nella componentistica auto, quindi, è legato soprattutto all'innovazione dei processi. L'azienda vanta oltre 250 brevetti ottenuti, per un totale di circa 400 domande presentate, e questo testimonia proprio il forte driver verso l'innovazione e la ricerca applicata di Tecnomatic, che, dalla provincia di Teramo, estende la sua attività in tutto il mondo, diventando un partner di riferimento per i maggiori player dell'automotive e non solo". Anche per Marco Bonometti, presidente di Officine Meccaniche Rezzatesi - produttore leader a livello globale di componenti e soluzioni integrate per l'automotive - "le scelte scellerate dell'Europa hanno messo in grossa difficoltà l'industria dell'auto". "Quando dicevamo - ha dichiarato ad "Agenzia Nova" - che solo l'elettrico avrebbe portato

alla chiusura delle fabbriche, nessuno si è mosso. Avevamo previsto anche una riduzione sensibile dell'occupazione".

Omr è presente in cinque continenti ma lo stabilimento in Abruzzo "è un fiore all'occhiello, è una parte importante della nostra produzione, dove facciamo soprattutto telai in alluminio. In termini di fatturato, fino al 2023 è cresciuto del 10-20 per cento all'anno, quest'anno invece siamo bloccati e dovremmo chiudere sui livelli del 2023", ha evidenziato Bonometti. "Dobbiamo aiutare le aziende di componentistica, perché da sole non riescono a stare in piedi. Dobbiamo creare le condizioni strutturali perché sia conveniente produrre in Italia e in Abruzzo. Abbiamo nodi strutturali, come il costo dell'energia", ha fatto presente il presidente di Officine Meccaniche Rezzatesi, sottolineando come l'Europa di questo passo perderà una produzione di 5-6 milioni di auto all'anno. Il calo generale

del settore di componentistica auto è rimarcato anche da Alessio Lorenzi, direttore commerciale di Taumat, azienda con stabilimento ad Ateesa. "Nel settore automotive, Taumat lavora nella realizzazione di componenti di alta precisione per il motore. Cerchiamo di lavorare con tutti i settori - costruzioni, navali, tecnologie, idraulico, farmaceutico - per compensare il calo dell'automotive". Un comparto - ha spiegato Lorenzi ad "Agenzia Nova" - che "per noi rappresentava il 50 per cento del fatturato quattro anni fa, il 39 per cento due anni fa, mentre ora è già sceso al di sotto del 20 per cento".

I CONCESSIONARI CONTRO TAVRES

Scendono in campo anche i concessionari di Stellantis per chiedere all'Europa di spostare dal 2025 al 2027 l'entrata in vigore dei limiti Ue sulle emissioni auto, che dall'anno prossimo scenderanno a 95 gCO₂/km. Una posizione analoga a quel-

la espressa dall'Accea, di cui fanno parte Volkswagen e Renault, ma non più Stellantis. Per niente in sintonia, invece, con l'idea, l'amministratore delegato del gruppo italo-francese Carlos Tavares, secondo il quale le regole a gioco iniziato non si cambiano e pensare ora di modificare le norme europee sulle emissioni di CO₂ "sarebbe surreale". Tutti conoscono le regole da molto tempo, tutti hanno avuto il tempo di prepararsi e quindi adesso si corre" ha detto nei giorni scorsi il numero uno di Stellantis, che l'11 ottobre sarà in Commissione Commercio e turismo della Camera per un'audizione. In una lettera inviata alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen i concessionari affermano: "In qualità di distributori, siamo in contatto quotidiano con clienti finali che spesso rifiutano i Bev a causa di preoccupazioni su prezzo, autonomia e accessibilità. Ciò ci pone in una posizione contraria a quella del produttore che rappresentiamo, che rimane ottimista circa il rispetto di queste severe normative Ue. Tuttavia, dal nostro punto di vista, è chiaro che il settore non è ancora pronto a raggiungere il volume necessario di vendite di veicoli elettrici. Questa crescente divergenza tra obiettivi normativi, prontezza del mercato e aspettative del produttore è motivo di preoccupazione. Non è stata quindi una sorpresa quando la maggior parte dei produttori europei, tramite Accea, ha chiesto un rinvio di questi obiettivi, una proposta che sosteniamo pienamente". Ad intervenire sulla questione interviene anche Anfia: "Nel 2025 avremo un grosso problema, con il target del 15% di riduzione del CO₂ da parte delle Case automobilistiche che fa parte della roadmap europea verso l'addio a diesel e benzina. Ma è un target che, con gli attuali numeri dell'elettrico, è raggiungibile solo riducendo la produzione di auto endotermiche di 2/2,5 milioni di unità. È un paradosso in un periodo già difficile per l'automotive". Stellantis comunque sdrammatizza e invoca il "gioco di squadra". "Insieme ai nostri concessionari e all'offerta Bev esistente di 40 modelli, abbiamo già raggiunto la terza posizione sul mercato Bev dell'Ue, molto vicino a Tesla, e siamo molto orgogliosi di contribuire come squadra alla lotta contro il riscaldamento globale" spiega Stellantis. "Lavoreremo con i nostri concessionari - aggiunge - per definire il mix perfetto di vendite entro i limiti della conformità alle norme sulle emissioni di CO₂, sfruttando la nostra piattaforma multi-energia come asset unico nel mercato europeo".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Case e «filiera» vogliono chiarezza

L'imprenditore Jody Brugola chiama a raccolta politici e portavoce dell'automotive sulla transizione: «Chi dubita viene considerato non allineato al pensiero dominante»

di **DAVIDE PEREGO**

«Chi dubita, nella nostra società, è visto come colui che non è allineato verso il pensiero unico e le parole pronunciate da coloro che pongono interrogativi in molti casi non vengono comprese nel modo corretto. Premetto questo perché è proprio dal mio coraggio di esprimere un dubbio sulla transizione elettrica che è nata questa giornata informativa e di confronto»: sono queste le parole messe nero su bianco da **Jody Brugola**, presidente dell'omonima azienda che produce viti a testa cava esagonale che vanno nei motori (e non solo: la Oeb ha chiuso il 2023 con un fatturato di 190 milioni di euro, produce 800 tipi differenti di viti, 9 milioni di pezzi vengono stampati ogni giorno, ha come clienti Audi, Bugatti, Renault, Mercedes, Nissan, Ford, Volkswagen, solo per citarne alcuni) di mezzo mondo, nel presentare il convegno, promosso dalla stessa azienda, dal titolo «Mobilità del futuro: percezioni, sfide e prospettive» che si è tenuto ieri a Milano.

Già la genesi dei tavoli tema-

tici è paradigmatica del momento che vive il settore dell'automotive: non sono state le istituzioni a promuoverli ma un'azienda della filiera, la Brugola appunto, e un imprenditore che «già diversi anni fa», come testimoniato dall'intervista concessa alla *Verità*, si era posto il dubbio «per quanto concerne le possibili problematiche che la transizione elettrica oggi fa emergere e parliamo di risorse, infrastrutture e autonomia». Insomma, tradotto: siamo in un momento storico in cui la confusione (termine utilizzato molto spesso durante il convegno) è così elevata che sono gli stessi attori protagonisti della transizione energetica, le aziende impegnate nell'automotive, a radunare politici, rappresentanti dei costruttori e venditori per capire «dove si sta andando».

Che si navighi a vista lo ha certificato **Gian Marco Centinaio**: il vicepresidente del Senato, nell'introdurre i lavori, si è detto «preoccupato» sul dove le «istituzioni vogliono far andare il mercato. Non dobbiamo far fallire le aziende», il suo grido d'allarme. Di «regole

chiare al più presto» ha parlato, fronte costruttori, **Michele Crisci** (e come aveva anticipato in un'intervista alla *Verità* in edicola ieri mattina), presidente di Unrae (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri): «Il 3 giugno (giorno del clic day degli incentivi per l'acquisto di un'auto elettrica, ndr) in sei ore sono state vendute 26.000 auto. Il numero non andrà ad aumentare le vendite dell'anno, ma dimostra che questi incentivi da "stop and go", per così dire, non vanno bene. Devono diventare, secondo il nostro punto di vista, strutturali, non possiamo prendere il cliente della gola dicendogli "o cambi adesso la macchina con gli incentivi che finiscono in 6 ore oppure mai più"».

«L'incertezza», ha sentenziato, «è all'origine della perplessità dei clienti e della conseguente lentezza del mercato. L'elettrico non salverà il mondo sarà solo un tassello. Ma non dobbiamo respingere la sostenibilità ambientale per ottenere quella economica e sociale. All'operaio che costruisce marmitte bisognerà dire chiaramente che il suo la-

voro, tra qualche anno, non ci sarà più».

Che «l'interesse dell'elettrico» si concretizzi «solo quando ci sono gli incentivi» ha, invece, parlato **Dario Dall'Acqua**, responsabile vendita di un grosso concessionario di vetture tedesche della Lombardia, prima di sottolineare che, comunque, «i consumatori sono molto interessati dalle novità tecnologiche portate dalle vetture elettriche». Detto che di «confusione» (ancora) ha parlato anche l'onorevole **Luca Toccalini**, parlamentare della commissione Attività produttive, e che l'assessore regionale lombardo allo Sviluppo economico, **Guido Guidesi**, ha lanciato nuovamente l'allarme «per il 30% delle aziende del settore che la Lombardia rischia di sparire», per **Gianmarco Giorda**, dg di **Anifa** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) «è discutibile la scelta di puntare esclusivamente sull'elettrico poiché le emissioni di CO₂ vengono calcolate solo allo scarico, ignorando l'intero ciclo di vita del veicolo. Serve un approccio neutrale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INTRAPRENDEnte L'imprenditore brianzolo Jody Brugola [Imago]



I concessionari contro Stellantis

«Le auto elettriche non si vendono»

Lettera dei rivenditori alla Ue: scadenze da cambiare. L'azienda: lavoriamo con voi, troveremo una soluzione
di **Antonio Troise**
ROMA

Una settimana di fuoco per l'ad di Stellantis, Carlos Tavares. Venerdì sarà ascoltato in Senato, davanti ai deputati e senatori della Commissione Attività produttive, sulle prospettive dell'azienda dopo la caduta della produzione nei primi due trimestri dell'anno. Ieri, poi, si è aperto un nuovo fronte di polemiche, questa volta tutto interno, con i concessionari del gruppo che scendono in campo per chiedere all'Europa di spostare di almeno due anni, dal 2025 al 2027, i nuovi limiti sulle emissioni.

In assenza di una proroga dovranno scendere a 95 gCO₂/km. Una posizione in linea con le richieste di Acea, dove sono presenti Volkswagen e Renault ma non Stellantis. Del resto, l'amministratore delegato del gruppo italofrancese non ha mai nascosto la sua irritazio-



Carlos Tavares, 66 anni, portoghese, è amministratore delegato di Stellantis

ne su ogni ipotesi di rinvio: le regole a gioco iniziato non si cambiano - ha sempre spiegato e pensare ora di modificare le norme europee sulle emissioni di CO₂ «sarebbe surreale. Tutti conoscono le regole da molto tempo, tutti hanno avuto il tempo di prepararsi e quindi adesso si corre», ha detto nei giorni scor-

si il numero uno di Stellantis. Ma la situazione è pesante. Soprattutto sul fronte delle vendite. Nella lettera inviata alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen i concessionari spiegano che i clienti spesso rifiutano i veicoli elettrici a causa delle preoccupazioni «su prezzo, autonomia e acces-

sibilità. Ciò ci pone in una posizione contraria a quella del produttore che rappresentiamo, che rimane ottimista circa il rispetto di queste severe normative Ue. È chiaro che il settore non è ancora pronto a raggiungere il volume necessario di vendite di veicoli elettrici. Questa crescente divergenza è motivo di preoccupazione. Non è stata quindi una sorpresa quando la maggior parte dei produttori europei, tramite Acea, ha chiesto un rinvio di questi obiettivi, proposta che sosteniamo pienamente».

In allarme anche l'Anfia: «Nel 2025 avremo un grosso problema, con il target del 15% di riduzione del CO₂ da parte delle Case automobilistiche che fa parte della roadmap europea verso l'addio a diesel e benzina. Un target che, con gli attuali numeri dell'elettrico, è raggiungibile solo riducendo la produzione di auto endotermiche di 2-2,5 milioni di unità. Un paradosso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Home » News

NEWS

I concessionari Stellantis alla UE: le auto elettriche non si vendono

concessionari stellantis

di Andrea Spitti

Publicato 08 ottobre 2024

I dealer europei appoggiano la linea dell'Acea, rinnegando quella del ceo del gruppo Carlos Tavares e chiedendo una revisione dei limiti delle emissioni fissati per il 2025.



POSIZIONE CONTRARIA - Dopo le dure critiche arrivate dai dealer statunitensi ([qui](#) la notizia), Carlos Tavares finisce nel mirino anche dei **concessionari europei**. Le associazioni dei venditori del Vecchio Continente si esprimono infatti in contrasto con quanto detto recentemente dal ceo del gruppo automobilistico, che si era detto contrario a un cambio delle regole in tema di emissioni (ne abbiamo scritto [qui](#)): "In qualità di distributori, siamo in contatto quotidiano con clienti finali che spesso **rifutano le auto elettriche** a

PREZZI CARBURANTI

BENZINA €/litro	1741
GASOLIO €/litro	1625
GPL €/litro	0718
METANO €/kg	1347

SCOPRI I PREZZI DEI DISTRIBUTORI VICINI A TE

Prezzi medi in Italia
Rilevazione di domenica 06 ottobre

veloce



Una Ferrari 12Cilindri al prezzo di un'utilitaria
NEWS



Strade leggendarie: alla scoperta del Klausenpass
GUIDA

LE ULTIME NEWS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

causa di preoccupazioni su prezzo, autonomia e accessibilità. Ciò ci pone in una **posizione contraria** a quella del produttore che rappresentiamo, che rimane ottimista circa il rispetto di queste severe normative Ue", scrivono i concessionari in una **lettera** inviata alla presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen. Il punto di vista è chiaro: "Il settore non è ancora pronto a raggiungere il volume necessario di vendite di veicoli elettrici".

OBIETTIVI IRREALIZZABILI - In questo modo i concessionari europei di **Stellantis** prendono le distanze da quanto detto da Tavares, avvicinandosi invece alle posizioni dell'Acea, l'Associazione dei costruttori europei di automobili, che invece aveva chiesto una revisione delle normative che altrimenti avrebbe portato a multe salatissime per tutto il settore (ricordiamo che Stellantis è uscita dall'Acea nel 2022). I concessionari hanno dichiarato di "sostenere pienamente" la **proposta dell'Acea**, dicendosi fermamente convinti che gli obiettivi di **riduzione delle emissioni** stabiliti per il 2025 "sono irrealizzabili" con le attuali condizioni del mercato.

BISOGNA RIDURRE LA PRODUZIONE - Anche **l'Anfia**, l'Associazione nazionale che raccoglie le imprese legate alla filiera dell'industria automobilistica, reputa un "grosso problema" il **mantenimento degli obiettivi**, che prevedono una riduzione del 15% delle emissioni da parte delle case europee nel 2025: "È un target che, con gli attuali numeri dell'elettrico, è raggiungibile solo **riducendo la produzione** di auto endotermiche di 2/2,5 milioni di unità. È un paradosso in un periodo già difficile per l'automotive", dichiara l'associazione.

FARE SQUADRA - Di fronte alle accuse nemmeno troppo velate, **Stellantis** chiede l'unione di intenti, ricordando che con i suoi 40 modelli completamente elettrici "abbiamo già raggiunto la terza posizione sul **mercato Bev dell'UE**, molto vicino a Tesla, e siamo molto orgogliosi di contribuire come squadra nella lotta contro il riscaldamento globale". L'azienda promette di lavorare a stretto contatto con i dealer, per stabilire un **mix di vendite** per rimanere all'interno dei limiti imposti dall'Europa.

AGGIUNGI UN COMMENTO

[Accedi o registrati](#) per commentare



Snom 320

8 ottobre 2024 - 11:33

Le lobby petrolifere hanno fatto un lavoro egregio questa volta.



DS 8: l'ammiraglia francese con i geni italiani

Inizialmente doveva essere solo elettrica la nuova DS 8, ma ora è più probabile che avrà anche motori ibridi. Sarà assemblata in Italia e arriverà nel corso del 2025.



Jeep Compass 2025: un primo indizio del design

La nuova generazione della Jeep Compass sarà disponibile con vari motori, dal termico all'elettrico. La produzione sarà avviata a Melfi nel 2025.



McLaren W1: una degna erede

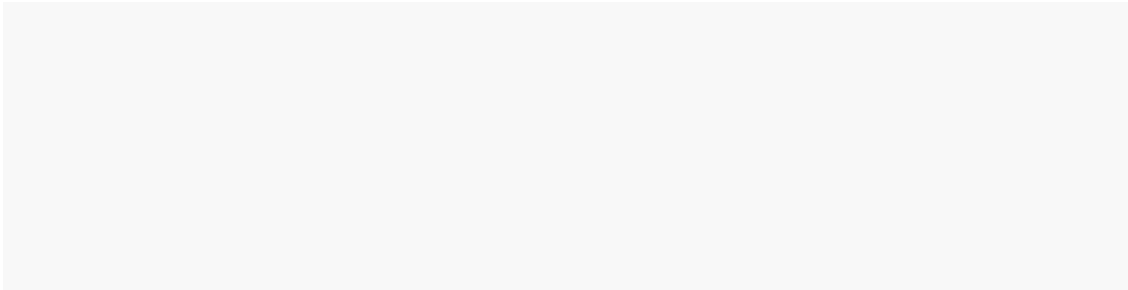
Il powertrain ibrido V8 biturbo eroga 1.275 CV e l'aerodinamica è ispirata dal mondo della Formula 1. Previste 399 unità con un prezzo di oltre 2 milioni.

[VEDI TUTTE LE NEWS](#)

LE FOTO



- HOME
- MOBILITÀ ▾
- CASA ▾
- ENERGIA ▾
- GUIDE ▾
- RECENSIONI ▾
- HDBLOG.it »



HOME // MOBILITÀ

"Mobilità del futuro": l'evento di Brugola OEB per scoprire le sfide dell'elettrico

08 Ottobre 2024

- Mi piace
- Tweet
- Flipboard
- Commenta



Nella giornata di lunedì 7 ottobre, ospiti di **Brugola OEB**, siamo stati a Milano a Palazzo Cusani per l'evento **"Mobilità del Futuro: Percezioni, Sfide e Prospettive"**.

L'obiettivo di questo incontro è quello di discutere le tendenze e le sfide legate alla transizione verso la mobilità elettrica, in presenza di esperti del settore dell'automotive, rappresentanti delle istituzioni e giornalisti.

Il fautore dell'iniziativa è il presidente di Brugola OEB, **Jody Brugola**, il quale ha mosso di recente l'idea di aprire un dibattito aperto e costruttivo sulla mobilità del futuro.



Notizie

- Tutte
- Auto
- Moto
- Elettriche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SI PARLA DI...

Durante l'evento sono stati affrontati temi chiave come il ruolo importante dell'ibrido, l'importanza dei biocarburanti, la richiesta dei veicoli a zero emissioni e la rilevanza di una roadmap comune per il 2035, anno chiave per la decarbonizzazione. L'obiettivo è quello di garantire ad aziende e consumatori la **possibilità di affrontare il cambiamento**, promuovendo le innovazioni ma senza trascurare i progressi fatti nel mondo dell'automotive, elemento assolutamente chiave del pomeriggio di incontri.

Al dibattito è intervenuto **Gian Marco Centinaio**, Vicepresidente del Senato, che aprendo l'evento, ha sottolineato quanto sia importante seguire una linea univoca e comune per affrontare al meglio la transizione energetica.

“ Quando parliamo di automotive e transizione ecologica, è fondamentale capire dove vogliamo portare il mercato e le nostre città. Non basta discutere di sostenibilità ambientale: dobbiamo tradurre queste parole in azioni concrete che tengano conto anche della sostenibilità economica e sociale. Solo così le aziende potranno investire nel futuro e i cittadini non saranno penalizzati

Altre figure istituzionali hanno partecipato, tra questi: **Guido Guidesi**, Assessore allo sviluppo economico della Regione Lombardia, **Andrea Tronzano**, Assessore al bilancio, programmazione economica, sviluppo delle attività produttive della Regione Piemonte e **Luca Toccalini**, Parlamentare componente della commissione attività produttive.

MERCATO AUTOMOTIVE

Nella prima tavola rotonda è stata toccata la tematica della **scelta tra veicoli elettrici, ibridi e tradizionali**; incentivi e regolamenti. A capo del dibattito di questa tavola ha presenziato **Michele Crisci**, Presidente di UNRAE, il quale ha affrontato il tema della transizione nel settore automobilistico in Italia, sottolineando l'importanza di decisioni politiche europee prese a fine settembre e inizio ottobre.

Luca Toccalini, parlamentare e membro della Commissione Attività Produttive, ha evidenziato l'importanza degli incentivi per il 2024, sottolineando che rappresentano un cambiamento significativo rispetto agli anni precedenti. Ha affermato:

Quest'anno abbiamo visto un'inversione di tendenza: i 210 milioni stanziati per l'elettrico sono stati esauriti in sole nove ore, dimostrando un forte interesse da parte dei cittadini. Questo è stato possibile grazie all'ampliamento della fascia ISEE, al raddoppio degli incentivi per le fasce più deboli e all'introduzione di incentivi per l'acquisto di auto usate Euro 6. Questa strategia ha coinvolto un numero maggiore di italiani e contribuito alla modernizzazione del parco auto nazionale.

Crisci ha offerto un'analisi approfondita del panorama del parco veicoli in circolazione, evidenziando come questi dati abbiano contribuito a delineare un quadro preciso delle dinamiche del settore automobilistico. Attraverso un'attenta disamina di cifre e percentuali, è stato possibile mettere in luce non solo le categorie di veicoli più comuni, ma anche le evoluzioni osservate nel corso degli anni. Inoltre, l'interpretazione di tali informazioni ha consentito di **comprendere meglio l'influenza delle politiche ambientali** sulle scelte dei consumatori e sulle tendenze di mercato, fornendo spunti utili per future decisioni strategiche.

Dario Dell'Acqua, responsabile vendite commerciali di Lombarda Motori, ha evidenziato le principali perplessità dei consumatori riguardo alle auto elettriche, come l'autonomia, le infrastrutture di ricarica e i costi iniziali più elevati. Nonostante questi dubbi, l'interesse verso la sostenibilità, i minori costi operativi e la piacevolezza di guida è in crescita. I **prezzi stanno calando** grazie alla riduzione dei costi delle batterie e agli incentivi, con proiezioni positive per il futuro.

LE SFIDE DELLA DECARBONIZZAZIONE

Durante la seconda tavola rotonda sulla "**Transizione all'elettrico nell'industria automotive**", **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di ANFIA, ha affrontato il tema della decarbonizzazione e l'impatto delle normative che puntano a ridurre le emissioni di CO2, con l'obiettivo della neutralità carbonica entro il 2035. Ha discusso le sfide che l'industria automobilistica italiana dovrà affrontare, tra cui la riconversione produttiva, l'investimento in nuove tecnologie e le difficoltà legate alle infrastrutture di ricarica insufficienti.

Davide Garimoldi di Brugola OEB ha invece raccontato come l'azienda abbia saputo coniugare tradizione e innovazione, mantenendo una presenza forte nel settore dei componenti per motori endotermici, ma anche investendo nello sviluppo di soluzioni per motori elettrici, garantendo **eccellenza in entrambi i mercati**.

Marco Corti, Presidente e CEO di Costamp Group, ha sottolineato l'impegno della sua azienda nella transizione elettrica, evidenziando i progetti portati avanti ai fini di adattarsi alle innovazioni tecnologiche. Costamp Group ha investito tanto nell'innovazione ma ha mantenuto una **posizione competitiva** per il grande impegno e l'esperienza nei cosiddetti motori "tradizionali".

Molto pessimista invece sugli obiettivi posti per il 2035 l'Assessore allo sviluppo economico della Regione Lombardia, **Guido Guidesi**, il quale ha sottolineato quanto sia difficile seguire una linea univoca senza la comunicazione tra politica e aziende. Il rischio è quello di vedere negli anni a venire la chiusura di circa il 30% delle aziende italiane che non possono adattare i loro prodotti o le loro infrastrutture alla transizione elettrica, il che risulterebbe incredibilmente dannoso per l'economia lombarda. L'assessore ha chiuso però con una speranza: "concentrarsi sul progresso sì, ma senza trascurare i lavori già fatti e quindi continuare a fare quello che riesce bene alle aziende anche su altre tecnologie".

IL FUTURO DELLA MOBILITÀ

Durante l'ultima tavola rotonda, denominata "Il futuro della mobilità: prospettive ed innovazioni", **Fabio Pressi**, Presidente di Motus-E, ha tracciato le linee guida politiche e industriali necessarie per affrontare la transizione verso la mobilità elettrica. Ha evidenziato la **necessità di adottare un approccio sistemico** che consentisse all'industria automobilistica europea di affrontare la concorrenza globale in modo efficace. Pressi ha sottolineato che questa transizione tecnologica doveva essere considerata una sfida industriale e tecnologica, piuttosto che essere guidata da visioni ideologiche, per garantire un futuro solido all'intera filiera dell'automobile.

Nel contesto della mobilità del futuro, **Michele Crisci**, in qualità di **Presidente e Amministratore Delegato di Volvo Cars Italia**, ha presentato la visione di Volvo riguardo la sostenibilità della mobilità. Volvo ha fissato **obiettivi ambiziosi**: entro il 2035 punta ad avere una gamma di veicoli completamente elettrici e a raggiungere la neutralità ambientale entro il 2040. Crisci ha illustrato come l'azienda stia concentrando i propri sforzi non solo sull'elettrificazione, ma anche sulla digitalizzazione e sull'automazione, per garantire una mobilità sicura, sostenibile e accessibile a tutti.

Volvo, inoltre, ha già intrapreso importanti progetti di sostenibilità, sviluppando impianti di produzione a zero impatto ambientale e prestando particolare attenzione all'uso di materiali riciclabili. L'implementazione della digitalizzazione e dell'automazione ha **contribuito a migliorare la sicurezza dei veicoli** e a rendere l'esperienza di guida più semplice, con auto sempre più autonome capaci di ridurre i rischi durante la guida.

PROGETTO AIDA

Durante l'evento è stato inoltre presentato il **progetto AIDA (Artificial Intelligence Driving Autonomous)**, promosso dal **Politecnico di Milano** e parte del **Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile (MOST)**. Il progetto, mirato allo sviluppo della guida autonoma su strade pubbliche, ha già ottenuto risultati significativi, come i 300 chilometri percorsi in modalità autonoma dalla **Maserati MC20 Cielo** durante la 1000 Miglia 2024, raccogliendo dati per perfezionare gli algoritmi.

Guidato dal Prof. Sergio Savaresi, il progetto rappresenta un passo avanti per la mobilità autonoma, puntando anche a rivoluzionare il car sharing.

LA CHIUSURA

In chiusura dell'evento, **Jody Brugola** ha sottolineato l'importanza di questo confronto tra aziende, istituzioni e giornalisti, evidenziando come, solo con una comunicazione costante e ben organizzata, è possibile allineare le esigenze delle aziende, del consumatore e dello Stato, in termini di raggiungimento degli obiettivi.

Abbiamo organizzato un'importante occasione di confronto che ha messo in evidenza le sfide e le opportunità per il futuro della mobilità. La transizione verso l'elettrico è una realtà che richiede un approccio pragmatico, innovativo e una visione strategica chiara. È incoraggiante vedere esperti, aziende e istituzioni uniti nel tracciare un percorso sostenibile e competitivo per il nostro settore. Come Brugola OEB, ci impegneremo a sostenere questo cambiamento, mantenendo la nostra attenzione e responsabilità, e contribuendo a un futuro tecnologicamente avanzato per l'industria automobilistica.

Infine, il Presidente di Brugola OEB, ha ribadito l'impegno dell'azienda a sostenere questa trasformazione con **responsabilità e innovazione**.

2
CONDIVISIONI

Gabriele Lupo

0
Commenti

Commenti

Commentando dichiaro di aver letto il regolamento e di essere a conoscenza delle informazioni e norme che regolano le discussioni sul sito. [Clicca per info.](#)

REGOLAMENTO



Disqus seems to be taking longer than usual. Reload?

Notizie

Più Commentate

Ultime

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 Attualità

Attualità

Aftermarket in Italia: lo stato dell'arte

8 Ottobre 2024



In Italia, l'aftermarket vale 28,1 miliardi di euro, fattura il 46,4% all'estero, occupa quasi 400 mila persone, guarda al futuro con cauto ottimismo e non teme, al momento, il passaggio all'elettrico. Il profilo aggiornato del post-vendita automotive

L'aftermarket in Italia è un settore che oggi

- vale 28,1 miliardi di euro
- fattura il 46,4% all'estero
- occupa quasi 400 mila addetti

Ma soltanto il 5% delle imprese italiane dell'aftermarket sta investendo attivamente nella conversione verso l'elettrico: un dato – non così inaspettato – che preoccupa gli addetti ai lavori.



PARTS

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

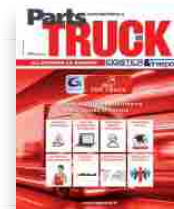
[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Questo dato sottolinea la prudenza delle imprese di fronte a un cambiamento profondo, ma solleva anche molti interrogativi sulla capacità del settore di cogliere nuove opportunità.

L'automotive, aftermarket in primo piano, si trova infatti ad affrontare una delle sfide più radicali della sua storia: la **transizione verso la mobilità elettrica**.

DIMENSIONI DELL'AFTERMARKET AUTOMOTIVE



Fonte: Istituto Carlo 2507 Deputato sul settore Aftermarket 2024 elaborazioni

TAG

#ricambi 648

#aftermarket 428

#officine 238

#filtri 166

#lubrificanti 151

#truck 142

Lo stato dell'arte dell'aftermarket in Italia

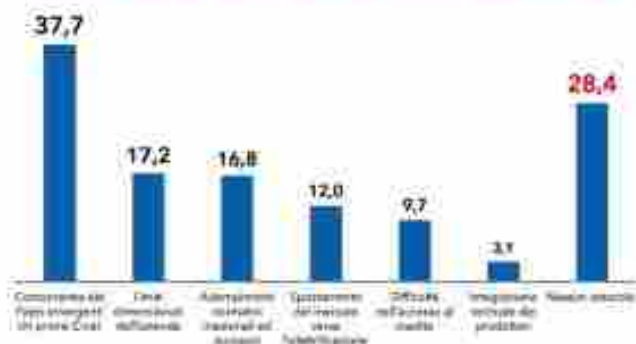
Ad analizzare lo stato dell'arte del comparto è la ricerca presentata a settembre a Torino: "Il settore dell'Aftermarket dell'automotive... tra tradizione e innovazione".

La ricerca è stata realizzata dal [Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne](#) per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di [ANFIA](#)

Spiega *Giuseppe Molinari, Presidente del Centro Studi Tagliacarne e della Camera di Commercio di Modena*:

- "L'aftermarket si rivela un pilastro fondamentale dell'economia italiana, superando in termini di valore aggiunto settori chiave come la farmaceutica e avvicinandosi a quello agricolo"
- "Le imprese dell'aftermarket esprimono esigenze precise: dalla necessità di ridurre i costi energetici alla richiesta di incentivi per l'adozione di tecnologie digitali e per la ricerca e sviluppo"

PRINCIPALI OSTACOLI ALLA CRESCITA DEL BUSINESS RELATIVO AL SETTORE AFTERMARKET (QUOTA %)



Aftermarket automotive: settore maturo e frammentato

Dai Presidenti delle Camere di Commercio torinese e modenese non potevano mancare delle istantanee sulla storia dell'aftermarket automobilistico italiano:

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

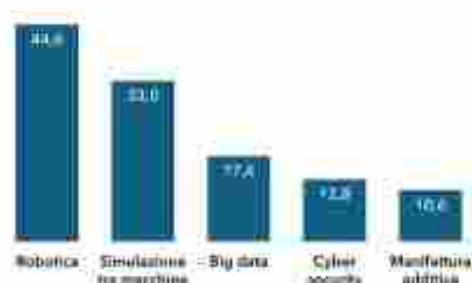
- L'**aftermarket nazionale** è fortemente caratterizzato da profonde radici legate alla storia industriale del Paese
- Nato e cresciuto all'ombra delle grandi case automobilistiche, l'aftermarket ha sviluppato nel tempo una rete capillare di **officine, ricambisti e distributori**, garantendo un servizio di assistenza e manutenzione di prossimità
- La struttura dell'aftermarket, molto frammentata e caratterizzata da una prevalenza di **piccole e medie imprese**, ha rappresentato per lungo tempo un punto di forza, consentendo al settore di adattarsi rapidamente ai cambiamenti del mercato
- Tuttavia, la stessa **struttura frammentata dell'aftermarket** potrebbe ora rivelarsi una debolezza, di fronte alle sfide poste dalla transizione verso l'elettrico
- La frammentazione dell'offerta, la difficoltà di coordinare le azioni tra i diversi attori della filiera e la scarsa propensione all'investimento in ricerca e sviluppo potrebbero rallentare l'adattamento alle nuove tecnologie

La Sezione Aftermarket di Anfia

Come spiega Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **Anfia**:

- "L'aftermarket è un comparto che intercetta più lentamente rispetto alla **componentistica** di primo impianto i cambiamenti che stanno avvenendo nella **filiera industriale dell'automotive**, essendo strettamente legato all'evoluzione del parco circolante"
- "Da sempre la **Sezione Aftermarket di Anfia** porta avanti iniziative finalizzate a sensibilizzare l'intera filiera, fino al consumatore finale, sui temi della qualità e sicurezza del prodotto, anche attraverso campagne di comunicazione sulla lotta alla contraffazione dei **ricambi**"
- "La sezione Aftermarket di **Anfia** pone grande attenzione viene sull'evoluzione tecnologica del veicolo, che implica, per la **filiera aftermarket**, un adeguamento delle competenze"
- "Per adeguare le competenze, effettuiamo importanti investimenti nella formazione delle figure professionali del mondo della **manutenzione e riparazione**, unita alla capacità di estendere la gamma dei servizi al cliente, nell'ottica di un'assistenza a 360 gradi e sempre più on demand"

PRINCIPALI TECNOLOGIE IN CUI INVESTONO LE IMPRESE AFTERMARKET (QUOTA % SUL TOTALE DELLE INVESTITRICI)



Il peso dell'aftermarket nelle regioni italiane

- Con quasi **29mila imprese**, prevalentemente a conduzione familiare, l'aftermarket automobilistico italiano ha un tessuto produttivo capillare, con un **fatturato complessivo di 28,1 miliardi di euro**

- Il Nord Italia, con la **Lombardia in testa (28,6%)**, concentra oltre il 70% del valore prodotto
- L'**Emilia-Romagna** e il **Veneto** si posizionano al secondo posto a livello nazionale, con un valore della produzione aftermarket pari a 3,7 miliardi di euro ciascuna
- Il **Piemonte** segue al terzo posto con 3,6 miliardi
- Il Piemonte, però, pesa di più sull'economia regionale: l'aftermarket contribuisce al 2,8% del PIL regionale, contro una media nazionale dell'1,7%, con Emilia-Romagna (2,5%) e Veneto (2,4%) a breve distanza
- A livello provinciale, è la **provincia di Pesaro e Urbino** a primeggiare con il 3,6% del valore aggiunto locale, seguita da Modena, Torino e Vicenza (tutte al 3,4%)

RUOLO CENTRALE DELL'AFTERMARKET NELL'ECONOMIA... SOPRATTUTTO NEL NORD

		NORD-OVEST	NORD-EST	CENTRO	SUD-OVEST	ITALIA
VALORE AGGIUNTO (MILIARDI)	Valore aggiunto	11,1 MLD/E	3,8 MLD/E	3,2 MLD/E	3,3 MLD/E	28,7 MLD/E
	Contributo % all'economia	2,2%	2,1%	1,9%	1,6%	1,7%
	Contributo % all'industria	11,1%	11,1%	11,1%	11,1%	11,1%
OCCUPAZIONE (MIGLIAIA)	Occupazione	134,2 MILA	117,1 MILA	102,1 MILA	104,8 MILA	388,3 MILA
	Contributo % all'economia	2,1%	2,1%	1,7%	1,7%	1,9%
	Contributo % all'industria	11,1%	11,1%	11,1%	11,1%	11,1%

Fonte: Istat - Censis - ISTAT - Rapporto sull'industria italiana 2024

L'adeguamento all'elettrico? È fermo

- Quasi l'ottanta per cento delle imprese italiane non ha intrapreso alcuna iniziativa di **adeguamento all'elettrico**
- Solo il **5,4% delle aziende si sta riconvertendo al mercato elettrico**, mentre il restante 17,2% si sta spostando verso altri mercati
- Il 3,9% lo sta facendo cambiando la propria tipologia di prodotto, mentre il 13,3% mantiene il medesimo prodotto di partenza

Uno dei motivi di questo ritardo è certamente dovuto al fatto che le **auto a motore endotermico** potranno comunque continuare a circolare, garantendo così agli operatori del settore lavoro per almeno un ulteriore decennio.

Dalla ricerca emerge anche un dato che rincuora gli addetti ai lavori e chi investe in prima persona nel comparto: **"Il 41% delle imprese prevede una crescita del fatturato nel 2024"**.

Tuttavia, la concorrenza dai Paesi emergenti, come la Cina, rappresenta una sfida importante per il futuro.

Così il *Presidente della Camera di Commercio di Torino, Dario Gallina*:

- "Nel comparto automotive, in grande e urgente trasformazione, l'ampio settore dell'aftermarket sembra avere dinamiche diverse"
- "Da un lato l'automotive può mantenere le strategie correnti, prevedendo un mercato stabile ancora per diversi anni, dall'altro, come tutto il settore industriale, è chiamato comunque a evolversi e investire in digitale e tecnologie green, per mantenersi competitivo"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Aftermarket e transizione elettrica

La **transizione verso la mobilità elettrica** rappresenta a tutti gli effetti una sfida epocale per l'aftermarket italiano, ma allo stesso tempo apre nuove e interessanti prospettive di crescita.

Le imprese del settore si trovano a dover affrontare una serie di cambiamenti radicali che impattano su diverse dimensioni del loro business.

Riparazione e manutenzione dei veicoli elettrici

La **riparazione e la manutenzione dei veicoli elettrici** richiede competenze tecniche molto diverse rispetto a quelle tradizionali.

Gli operatori dell'aftermarket devono quindi acquisire nuove conoscenze su:

- diagnostica
- sostituzione delle batterie
- gestione dei sistemi elettronici

Sono quindi necessari **investimenti nella formazione**, per colmare il gap di competenze esistente.

Ma la vera chiave di volta è l'**evoluzione del quadro normativo**: per le imprese, mai come ora, è di fondamentale importanza restare aggiornati sulle novità legislative per garantire la conformità dei loro servizi ed evitare sanzioni.

Sotto: presentazione dello studio "Il settore dell'Aftermarket dell'automotive... tra tradizione e innovazione", da sinistra: Marco Pini, Giuseppe Molinari, Dario Gallina e Gianmarco Giorda



#aftermarket

#componentistica

#filiera aftermarket

#filiera automotive

#post vendita automotive

#ricambi auto

[← Precedente](#)

A "Casa Italia" le guerre, anche quelle commerciali



ULTIMI COMUNICATI:

RAI Condanna e sdegno per aggressione Troupe Tg3

RAI "Unum/Omnia"

RAI Ascolti tv di lunedì 7 ottobre

RAI Richiesta arresto inviati, Rai: "Battistini e Traini esempio di libera informazione, valore irrinunciabile"

RAI Ad Rossi: "Buon lavoro a Mario Orfeo"



Condividi

Continua il viaggio del Ministro Antonio Tajani in Sud America e gli incontri con l'importante comunità italiana in Argentina e Brasile. Parole di sostegno arrivano da Tajani per il contingente italiano in Libano, nella missione che si fa sempre più complessa e delicata anche dopo l'aggressione alla troupe della Rai. Questa l'apertura della diciassettesima puntata di Casa Italia in onda il 9 ottobre su Rai Italia, RaiPlay e Rai 2 in terza serata. Si passerà poi a parlare delle cosiddette 'guerre commerciali'. Nel ventunesimo secolo le guerre non sono solo bombe e attacchi tecnologici, ma si muovono a colpi di dazi e politiche doganali. La Cina, player protagonista di queste guerre, nell'olimpico della produzione di auto elettriche, viene frenata, con un nuovo provvedimento, dalla Commissione Europea. Roberta Ammendola ne discuterà con Roberto Italia, analista Ispi e Gianmarco Giorda, Direttore Generale [Anfia](#).

Il viaggio della settimana è un safari in Tanzania, alla scoperta di uno dei territori più grandi e ricchi di sfumature dell'Africa Centro Orientale con un'economia che si muove grazie al turismo. Ne parlano Giuseppe Sean Coppola, Ambasciatore d'Italia in Tanzania e Antonella Balestra, Manager Turismo italiano a Zanzibar.

Vele issate, inoltre, per una tappa via mare con l'Amerigo Vespucci che prosegue il Tour Mondiale in Australia, pensando già alla sosta a Singapore. Da qui si volterà pagina per parlare di benessere con Antonino Di Pietro, dermatologo, nella rubrica "In forma & salute" dedicata alla cura della pelle

con alcuni consigli pratici per riattivare la circolazione.

Tornerà il racconto della Gen Z con Chiara Caccioppoli e Beatrice Rinaldi, creatrice e fondatrice di un Brand di gioielli che dal suo laboratorio spiegherà il percorso, le difficoltà e le soddisfazioni che ha ottenuto con il suo lavoro.

Spazio al cinema a 360 gradi alla scoperta di Mymovies.it, il più importante sito in Italia dedicato alle più belle pellicole del grande schermo italiano ed internazionale con il suo fondatore, Gianluca Guzzo.

Pausa caffè...ma della peppina nel 'Dietro le quinte' con Elisabetta Ferracini che, con l'intervista a Cristina D'Avena, farà felici i più piccoli ma anche chi lo è già stato.

Nostalgia della bella stagione, infine, per "Casa Italia" che nel il finale di puntata suonerà le più celebri canzoni dell'estate italiana.

Questa la programmazione nel mondo

NEW YORK/TORONTO 9 ottobre h 17

LOS ANGELES 9 ottobre h 14

BUENOS AIRES/SAN PAOLO 9 ottobre h 18

SYDNEY 9 ottobre h 18

PECHINO/PERTH 9 ottobre h 15

JOHANNESBURG 9 ottobre h 15

BERLINO 9 ottobre h 15

LISBONA 9 ottobre h 14

Mobilità del Futuro: percezioni, sfide e prospettive un incontro sulle tendenze della transizione v

Mobilità del Futuro: percezioni, sfide e prospettive un incontro sulle tendenze della transizione verso l'elettrico a Milano

Di Catello Scotto Pagliara

Ott 8, 2024

Organizzato e promosso da Brugola OEB, leader nella produzione di componenti di fissaggio per il settore automotive, l'evento ha riunito esperti e rappresentanti istituzionali per discutere le sfide della mobilità sostenibile.

Milano - Si è tenuto ieri a Palazzo Cusani a Milano l'evento "Mobilità del Futuro: Percezioni, Sfide e Prospettive" organizzato e promosso da Brugola OEB - azienda italiana multinazionale, leader nella produzione di viti per il settore automotive.

L'incontro ha visto la partecipazione di esperti del settore automotive, rappresentanti istituzionali e giornalisti specializzati, con l'obiettivo di discutere le tendenze e le sfide legate alla transizione verso la mobilità elettrica e sostenibile.

Promotore dell'iniziativa è stato Jody Brugola, Presidente di Brugola OEB, che ha recentemente evidenziato la necessità di un dibattito aperto e costruttivo sulla rapidità e sostenibilità della transizione elettrica. "Abbiamo deciso di promuovere questo evento perché, come azienda, siamo sempre stati all'avanguardia nel settore automobilistico, con la produzione di componenti di fissaggio adatti a tutti i tipi di veicoli, sia a combustione che elettrici. Vogliamo capire quale sarà il futuro dell'elettrico senza schieramenti ideologici, ma con l'obiettivo di chiarire cosa ci aspetta nel mercato e nel settore, offrendo risposte ai dubbi sia dei produttori che dei consumatori".

La giornata ha rappresentato quindi un'importante occasione di confronto su tematiche cruciali quali risorse, infrastrutture, autonomia dei veicoli, impatto sull'occupazione e industria automobilistica.

Nel corso dell'evento si sono affrontati temi chiave come il ruolo delle tecnologie ibride, la domanda di veicoli elettrici e l'importanza di una roadmap chiara e condivisa verso il 2035, anno cruciale per la decarbonizzazione del settore automobilistico. L'obiettivo principale sarà garantire che le imprese e i consumatori possano affrontare con fiducia questo cambiamento epocale, promuovendo l'innovazione tecnologica senza trascurare i progressi fatti nei motori a combustione a basse emissioni.

L'incontro è stato ufficialmente aperto dal Vicepresidente del Senato Gian Marco Centinaio, che ha sottolineato l'importanza di un dialogo costruttivo tra industria, politica e società per affrontare con successo la transizione energetica e la mobilità del futuro. "Quando parliamo di automotive e di transizione ecologica, è fondamentale capire dove vogliamo portare il mercato e le nostre città. Non basta discutere di sostenibilità ambientale nei convegni: dobbiamo tradurre queste parole in azioni concrete, che tengano conto anche della sostenibilità economica e sociale. Solo così le aziende potranno investire nel futuro e i cittadini non saranno penalizzati. È essenziale aprire tavoli di confronto reali, dove imprenditori, istituzioni e consumatori lavorino insieme per trovare soluzioni che non creino dipendenze da altri paesi, ma che supportino una transizione ecologica che faccia crescere il nostro settore senza far fallire le imprese".

Le sue parole hanno dato il via a una giornata di riflessione e dibattito, mirata a identificare le soluzioni migliori per il settore automobilistico italiano ed europeo.

Durante l'evento, hanno presenziato altre importanti figure istituzionali che hanno contribuito ad arricchire il dibattito, portando un contributo fondamentale sulle politiche di sviluppo e sostenibilità nel settore automobilistico.

L'Assessore allo sviluppo economico della Regione Lombardia, Guido Guidesi, ha dichiarato: "Il confronto tra istituzioni, rappresentanti del mondo automotive e consumatori è ormai parte integrante del nostro lavoro in Regione Lombardia. Abbiamo scelto di affrontare la questione della mobilità in modo propositivo, cercando soluzioni concrete per raggiungere l'obiettivo di una mobilità a impatto zero. Crediamo fortemente che questa sfida debba essere affrontata attraverso una pluralità di tecnologie: dalle auto elettriche a quelle alimentate da biocarburanti, idrogeno o carburanti sintetici. Limitarsi a una sola soluzione, come l'auto elettrica, significherebbe mettere a rischio il 30% delle nostre imprese del settore, con conseguenze gravissime per l'economia lombarda. Per noi, la battaglia sull'automotive non è solo una questione ambientale, ma riguarda il futuro della nostra competitività e capacità di innovare".

L'Assessore al Bilancio, programmazione economica, sviluppo delle attività produttive della Regione Piemonte, Andrea Tronzano, ha invece dichiarato: "La mobilità rappresenta un diritto fondamentale, la libertà di spostarsi deve

essere garantita a tutti i cittadini. Per farlo, è essenziale promuovere la neutralità tecnologica, permettendo l'uso di diverse forme di locomozione, dai veicoli elettrici ai motori termici alimentati con combustibili non clima alteranti. L'Europa sta puntando molto sui treni e sul trasporto pubblico, ma non possiamo trascurare l'importanza di garantire la libertà di scelta e di tutelare l'industria italiana. È cruciale che le decisioni future tengano conto delle realtà economiche e sociali del nostro paese, perché il rischio di mettere in crisi il settore automotive e la coesione sociale è reale. Per questo, stiamo lavorando con determinazione per sostenere le nostre imprese e i lavoratori in questo periodo di transizione."

Importante anche l'intervento del Parlamentare componente della commissione attività produttive, Luca Toccalini: "Il tema degli incentivi per il 2024 rappresenta un cambiamento significativo rispetto agli anni precedenti. Quest'anno abbiamo visto un'inversione di tendenza: i 210 milioni stanziati per l'elettrico sono stati esauriti in sole nove ore, dimostrando un forte interesse da parte dei cittadini. Ciò è stato reso possibile grazie a misure concrete come l'ampliamento della fascia ISEE e il raddoppio degli incentivi per le fasce più deboli, ma anche grazie alla lungimirante introduzione di incentivi per l'acquisto di auto usate Euro 6. Questa strategia ha permesso di coinvolgere un numero maggiore di italiani, contribuendo così in modo significativo alla modernizzazione del parco auto nazionale."

La transizione nel settore auto in Italia secondo UNRAE

Nella prima tavola rotonda dal tema "Scelta tra veicoli elettrici, ibridi e tradizionali; Incentivi e regolamenti; Educazione e consapevolezza del consumatore", Michele Crisci, Presidente di UNRAE, ha affrontato il tema della transizione nel settore automobilistico in Italia, evidenziando l'importanza delle decisioni politiche europee prese a fine settembre e inizio ottobre. In particolare, Crisci discuterà della richiesta italiana di anticipare al 2025 la revisione del pacchetto "Fit for 55" per rivedere il bando delle auto a combustione entro il 2035, a causa delle preoccupazioni sulle conseguenze sociali ed economiche di una transizione troppo rapida. Crisci farà anche una panoramica dei dati statistici relativi al parco circolante, sottolineando come queste informazioni possano fornire una visione chiara delle tendenze nel settore automobilistico. Attraverso l'analisi di numeri e percentuali, sarà possibile identificare le tipologie di veicoli più diffusi, le variazioni nel tempo e l'impatto delle politiche ambientali.

Auto elettriche: dubbi, vantaggi

Dario Dell'Acqua, responsabile vendite commerciali di Lombarda Motori ha avuto il compito di sottoporre all'attenzione i dubbi dei consumatori che ogni giorno raccolgono sul campo: qual è l'autonomia delle auto elettriche e la disponibilità delle infrastrutture di ricarica? I costi iniziali sono più alti rispetto ai veicoli tradizionali? Nonostante questi dubbi, i consumatori sono sempre più attratti dalla sostenibilità, dai minori costi operativi e dall'esperienza di guida più piacevole e silenziosa. Anche se il prezzo d'acquisto è ancora elevato, il gap si sta riducendo grazie ai cali dei costi delle batterie e agli incentivi, con proiezioni che indicano una continua diminuzione dei prezzi nei prossimi anni.

Mobilità del futuro: innovazione, sostenibilità e cambiamento culturale

Un altro importante intervento è stato a cura di Luca Talotta, giornalista e docente, che ha esplorato come il concetto di mobilità stia evolvendo verso una maggiore sostenibilità e come questo cambiamento stia ridefinendo non solo l'industria, ma anche le abitudini e le percezioni culturali. Talotta evidenzierà come la transizione non si limiti all'elettrificazione, ma abbracci una visione più ampia di mobilità condivisa e accessibile. Modelli come il car sharing e il Mobility as a Service (MaaS) rappresentano nuovi paradigmi che stanno ridefinendo il possesso del veicolo a favore di un accesso più flessibile ai mezzi di trasporto.

In questo contesto, l'autonomia e la connettività dei veicoli, insieme alla crescente attenzione alla sostenibilità, trasformeranno radicalmente il modo in cui ci sposteremo nelle città del futuro, promuovendo un ambiente urbano più vivibile e accessibile.

Auto elettrica: tra difficoltà reali e fake news

Un ulteriore tema trattato ha riguardato le fake news e le informazioni distorte che circolano sull'auto elettrica. Lorenzo V. E. Bellini, Direttore responsabile di Motorionline, ha affrontato i luoghi comuni che spesso alimentano dubbi tra i consumatori. Verranno discussi i veri ostacoli, come i costi, l'infrastruttura di ricarica e l'autonomia, ma sarà evidenziato anche come molte delle critiche siano basate su informazioni poco accurate o false. L'obiettivo sarà quello di fornire un quadro completo e veritiero che permetta di prendere decisioni informate riguardo la transizione verso l'elettrico.

2035: decarbonizzazione e il ruolo dell'industria italiana

Nella seconda tavola rotonda dal tema "Transizione all'elettrico nell'industria automotive: sfide, opportunità e vantaggi", è stato discusso anche il tema della decarbonizzazione, con un focus particolare sul ruolo dell'industria automobilistica italiana. Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA, ha analizzato l'impatto delle normative

europee e globali che spingono verso una progressiva riduzione delle emissioni di CO2, con un obiettivo ambizioso: raggiungere la neutralità carbonica entro il 2035. L'intervento di Giorda esplorerà le sfide che l'industria italiana dovrà affrontare, inclusa la riconversione produttiva e l'investimento in nuove tecnologie, con particolare attenzione alle difficoltà attuali nel raggiungere i target di emissioni a causa delle infrastrutture di ricarica ancora insufficienti e della concorrenza globale.

Innovazione e tradizione: Brugola tra endotermico ed elettrico

Davide Garimoldi , Sales Manager Brugola OEB, ha raccontato come Brugola ha saputo distinguersi per la sua capacità di adattarsi alle evoluzioni del settore automotive, mantenendo una forte presenza nel mercato dei componenti di fissaggio per motori endotermici. Allo stesso tempo, ha investito significativamente in ricerca e sviluppo, per progettare e immettere sul mercato soluzioni innovative destinate ai motori elettrici. Questi ultimi richiedono caratteristiche tecniche, materiali e geometrie specifiche, diverse da quelle tradizionali. Tuttavia, grazie al vasto know-how acquisito in quasi un secolo di esperienza, Brugola è in grado di sviluppare questi nuovi prodotti con un'eccellenza tecnica che le consente di mantenere elevati standard qualitativi in entrambe le categorie di mercato.

Costamp Group: innovazione e mobilità verso l'elettrico

Marco Corti , Presidente e CEO di Costamp Group, ha presentato il contributo dell'azienda nella transizione dai motori endotermici ai veicoli elettrici. Costamp, leader nella produzione di stampi per componenti automobilistici, ha sviluppato nuove tecnologie come i "Giga pezzi" in alluminio per ridurre il peso dei veicoli e ottimizzare la produzione. L'azienda ha investito nell'innovazione per adattarsi alla crescente domanda di veicoli elettrici, mantenendo una posizione competitiva grazie alla sua esperienza nei motori tradizionali e alle nuove esigenze dell'elettrificazione.

Prospettive politiche e industriali della mobilità elettrica

Nell'ultimo tavolo dedicato a " Il futuro della mobilità: prospettive ed innovazioni", Fabio Pressi , Presidente di Motus-E, ha delineato l'approccio politico e industriale per affrontare la transizione verso la mobilità elettrica. Sarà fondamentale adottare una visione sistemica che permetta una corretta concorrenza globale, supportando l'industria automobilistica europea nel competere con i player globali. Pressi sottolinea che la transizione tecnologica non deve essere guidata da approcci ideologici, ma affrontata come una sfida tecnologica e industriale per il futuro dell'intera filiera automobilistica.

VOLVO e la mobilità del futuro: elettrificazione, digitalizzazione e automazione al servizio della persona

Michele Crisci , ritornato sul palco in veste di Presidente e AD di Volvo Cars Italia, ha illustrato la visione di Volvo riguardo la mobilità sostenibile. L'obiettivo di Volvo è chiaro: raggiungere entro il 2035 una gamma di veicoli interamente elettrici e ottenere la neutralità ambientale entro il 2040. Crisci spiegherà come Volvo stia puntando non solo sull'elettrificazione, ma anche sulla digitalizzazione e sull'automazione per garantire una mobilità sicura, sostenibile e accessibile.

Volvo ha già avviato importanti progetti di sostenibilità, con impianti produttivi a zero impatto ambientale e un'attenzione rigorosa verso l'impiego di materiali riciclabili. La digitalizzazione e la crescente automazione contribuiranno a migliorare la sicurezza dei veicoli e a facilitare l'esperienza di guida, con auto sempre più autonome in grado di ridurre i rischi su strada.

AIDA e il progetto del Politecnico di Milano

Nel contesto dell'evento è stato presentato il progetto AIDA (Artificial Intelligence Driving Autonomous), promosso dal Politecnico di Milano e parte del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile (MOST). Il progetto, che ha l'obiettivo di sviluppare e testare la guida autonoma su strada pubblica, ha già ottenuto risultati significativi. La Maserati MC20 Cielo del team AIDA ha percorso oltre 300 chilometri in modalità autonoma durante la 1000 Miglia 2024, raccogliendo dati preziosi per il perfezionamento degli algoritmi di guida autonoma.

L'iniziativa, guidata dal Prof. Sergio Savaresi, è un importante passo avanti per lo sviluppo di una mobilità autonoma, che mira a migliorare la sicurezza e l'efficienza della circolazione stradale. Il progetto punta anche alla rivoluzione del car sharing attraverso l'uso della guida autonoma

"Abbiamo creato un momento di confronto e approfondimento che ha messo in luce sfide e opportunità cruciali per il futuro della mobilità. La transizione verso l'elettrico è una realtà che non possiamo ignorare, ma dobbiamo affrontarla con pragmatismo, innovazione e una visione strategica chiara. È incoraggiante vedere la partecipazione attiva di esperti, aziende e istituzioni, tutti uniti nell'intento di delineare un percorso sostenibile e competitivo per il nostro settore. Come Brugola OEB, continueremo a supportare questo cambiamento con l'attenzione e la responsabilità che da sempre ci contraddistinguono, pronti a contribuire alla creazione di un futuro tecnologicamente avanzato per l'industria automobilistica" conclude Jody Brugola, Presidente Brugola OEB.

Navigazione articoli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



say where and when

Handling Agent Off Airport & Road Feeder Service

#Moving Trade Together

www.fedespedi.it

Le notizie di TrasportoEuropa ogni giorno nella tua email

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Podcast K44

The player is loading ...

IAA 2024 | forte presenza turca nei veicoli trainati

Martedì, 8 Ottobre 2024 12:10 di Redazione



Foto: Massimiliano Barberis

Allo Iaa 2024 di Hannover, il secondo Paese con la più alta partecipazione è stato la Turchia, superato solo dalla Cina. **La presenza di una vasta gamma di allestitori turchi** come Seyt Usta, Orthaus, Oztreyler, Star, Elfemmak, Okz, Brf, Yalcin, Kolumam, Adakon, Sinan, Sahin Tanker, Ozgul, Nursan, Alim, Uztreiler ha rappresentato un'occasione per fare il punto sulla crescita delle importazioni di questi mezzi in Italia. Questi produttori hanno presentato una gamma completa di applicazioni, tra cui portacontainer, cisterne per polveri e liquidi, ribaltabili, carrelloni da due a otto assi, betoniere, betonpompe e bisarche, evidenziando la varietà dell'offerta turca nel settore dei rimorchi.

Alcuni di questi marchi sono ormai **stabilmente importati in Italia**, grazie a collaborazioni con aziende come la fiorentina One Trailer di Iacopo Giop o la piemontese Okz Trailer di Adamo Oksuz. Questi gruppi vantano una capacità produttiva che, in alcuni casi, supera le mille unità all'anno,

cerca cerca

We Deliver

SCARICA IL CALENDARIO DIVIETI 2024

50 ANNI DI ESPERIENZA ALLA GUIDA DEL FUTURO

albo autotrasporto

CARGO LIVORNO

Approfondimenti e directory del porto centrale nel Tirreno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Cronaca



Autotrasportatore tenta di corrompere i Carabinieri, ma è arrestato

Tentata corruzione e manette all'alba di sabato 28 settembre lungo la SS309 Romea. Un autotrasportatore straniero, trentenne, è stato sorpreso dai Carabinieri della Stazione di Porto Garibaldi mentre cercava di corrompere due militari durante un controllo stradale.

Normativa

[Quali sono le novità sugli Autoveloce](#)

[Sentenza sulla dipendenza economica dei subfornitori di trasporto](#)

[Differenze e limiti di ruoli, incarichi e responsabilità nelle spedizioni](#)

[Sentenza del Tribunale di Foggia conferma la tutela per i sub-vettori](#)

[Come cambiano le norme UE sulle infrazioni nel trasporto](#)

Mare



Primi annunci del Governo sulla riforma delle Autorità portuali

Il viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha rilasciato le prime dichiarazioni sulla riforma dei porti. Non esclude la privatizzazione, ma assicura che il controllo resterà pubblico. Nascerà un coordinamento nazionale delle Asp.

Autotrasporto



Sovrapprezzo sui trasporti stradali al porto della Spezia

Sei associazioni dell'autotrasporto annunciano l'applicazione di un

con una rete di esportazione che raggiunge i mercati russo, francese, africano e anche inglese. L'industria turca in Italia è presente con una quindicina di marchi. Secondo i dati dell'Anfia, i più rilevanti per vendite sono Serin, Inde, Vega, Ozgul e Seyit, con oltre 300 veicoli immatricolati fino a settembre 2024.

"In Italia, il mercato più importante è rappresentato dai portacontainer," spiega Iacopo Giop di One Trailer. "Sono mezzi strutturalmente più semplici, prevalentemente meccanici negli allunghi, che ben si adattano alle condizioni di lavoro sulle banchine dei porti." In generale, i semirimorchi turchi sono realizzati in alluminio, acciaio al carbonio e acciaio inossidabile, e utilizzano accessori forniti dai principali produttori europei di assali, centraline, gambe di appoggio e cassette porta attrezzi. Un altro punto di forza è rappresentato dai prezzi competitivi e dai tempi di consegna ridotti.

Il secondo settore in forte crescita è quello dei **carrelloni per edilizia**, grazie ai lavori infrastrutturali promossi dall'Unione Europea e dai governi in carica, che hanno aumentato la domanda di mezzi specializzati a breve termine. La Turchia ha inoltre stretto collaborazioni con alcuni allestitori europei per la progettazione di portacontainer e cisterne, spesso venduti con marchi tedeschi, consolidando ulteriormente la propria posizione sul mercato.

Massimiliano Barberis



© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)

Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!

[« Articolo precedente](#)

ARTICOLI CORRELATI

IAA 2024 | Ford Trucks mostra il motore termico a idrogeno

Videocast K44



Aereo



Forte crescita ad agosto 2024 del cargo aereo globale
Le rilevazioni della Iata mostrano che ad agosto 2024 il trasporto aereo globale delle merci è cresciuto dell'11,4% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Sopra la media l'andamento delle compagnie europee.

Ferrovia



Carenze e troppi cantieri fanno saltare la rete ferroviaria

Negli ultimi mesi la rete ferroviaria italiana ha subito una serie di gravi inconvenienti che hanno causato enormi danni ai passeggeri e alle merci. È la somma di

sovrapprezzo per congestione sui servizi di trasporto stradale che interessano il porto della Spezia. Sarà in vigore sino alla stipula di un accordo di programma.



IAA 2024 | i marchi cinesi approdano in Europa con camion elettrici e diesel



IAA 2024 | viaggia ad Amsterdam il prototipo Oxygen di Renault Trucks



IAA 2024 | camion elettrico low cost della cinese Kaiyun Energy



IAA 2024 | nuova gamma di furgoni elettrici di Kia



Gruber Logistics cresce in Turchia riorganizzando la filiale



Ceva userà dal 2025 i camion elettrici Byd in Europa



K44 podcast | Mercedes allo IAA 2024



IAA 2024 | BYD alla conquista del mercato europeo



K44 video | novità di Kässbohrer allo IAA 2024



IAA 2024 | Tesla svela i risultati e strategie del camion elettrico Semi



IAA 2024 | Scania potenzia i servizi per i veicoli industriali



**IAA 2024 | nuovo
lubrificante di
Petronas per veicoli
industriali**



**IAA 2024 |
Piattaforma elettrica
d'Iveco e Hyundai**



**IAA 2024 | Renault
rilancia l'Estafette in
versione elettrica**

CONTENUTI SPONSORIZZATI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ACCESSO ARCHIVI

LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS



ULTIMA ORA: itati a libero scambio

12:06: Caso Falcinelli: mamma, Matteo in Italia intorno al 19 novembre-2-

11:52: Nobel: premio per la ch

Home » [Ultima Ora](#)

Cina: Vavassori (Anfia), ritorsioni commerciali sono attentati a libero scambio

9 Ottobre 2024

Milano, 9 ott. (LaPresse) – La possibilità che la Cina aumenti i dazi sulle auto di grossa cilindrata importate dall’Unione europea avrebbe “conseguenze infauste senza dubbio”. Lo dice a LaPresse il presidente dell’Anfia, Roberto Vavassori, affermando che “nessuno vuole una guerra commerciale a livello di business – nel nostro settore ma anche negli altri – e le ritorsioni commerciali sono degli attentati alla facoltà di libero scambio e competizione, quindi vanno rigettate in maniera decisa”.

© Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata

Condividi questa



Notizia:



ULTIME NEWS

Caso Falcinelli: mamma, Matteo in Italia intorno al 19 novembre-2-

Nobel: premio per la chimica a David Baker, Demis Hassabis e John Jumper

Incidenti stradali: anziana muore investita da camion in provincia Cremona

Russia: Cremlino smentisce telefonate fra Putin e Trump

LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS

P.I. 06723500010

Copyright LaPresse - Tutti i diritti riservati

SEDI IN ITALIA:

MILANO, ROMA, TORINO, FIRENZE,
NAPOLI, VERONA, TREVISO, ORISTANO,
MESSINA, LAMEZIA TERME

SEDI NEL MONDO:

NEW YORK, WASHINGTON, MIAMI,
BRUXELLES, LONDRA, PARIGI, BERLINO,
MADRID, VARSAVIA, PRAGA, GINEVRA,
VIENNA, CASABLANCA, TOKYO, HONG KONG

CHI SIAMO

CONTATTI

L'AZIENDA

IL PRESIDENTE

IL TEAM

AGENZIA STAMPA

FOTOGRAFIA

VIDEO NEWS

I NOSTRI CLIENTI

CODICE ETICO



PRIVACY

COPYRIGHT

DISCLAIMER

LAVORA CON NOI

LAPRESSE USA

LAPRESSEMEDIA

AP.ORG

OLYCOM.IT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La Cina reagisce ai dazi Ue tasse su alcol, carne e supercar

Trattativa in salita con Pechino mentre Byd, Chery e Dongfeng frenano gli investimenti

di **Diego Longhin**

TORINO – La Cina mette nel mirino il brandy europeo e la Francia come risposta immediata ai dazi definitivi contro le auto elettriche prodotte nel Paese del Dragone. La prima ritorsione commerciale di Pechino colpisce i distillati: il ministero del Commercio della Repubblica Popolare ha deciso imposte extra provvisorie che vanno dal 30,6% al 39% con l'obbligo di deposito cauzionale alla dogana a partire da venerdì.

Pechino ipotizza altre misure, come sulla carne di maiale, sui formaggi, e sull'import di auto di grossa cilindrata per colpire la Germania e gli altri Paesi produttori di veicoli. L'obiettivo è convincere l'Europa a rivedere il regolamento entro il 30 ottobre, giorno della pubblicazione.

Le trattative vanno avanti, ma Pechino si attrezza per colpire il commercio del Vecchio Continente. Le Borse hanno intercettato subito il problema. Sono fiacche e i titoli del settore perdono terreno. A Milano la Campari, che controlla Courvoisier, ha lasciato l'1,9%, mentre a Parigi Rémy Cointreau ha chiuso in ribasso del 6,37% e Pernod Ricard ha perso il 4,18%. E le azioni del gruppo francese del lusso Lvmh, proprietario di Hennessy, sono scese del 3,67%. Dazi imposti anche per marca: i prodotti Martell pagheranno il 30,6% in più contro il +38,1% di Remy Martin e il +39% di Hennessy. Courvoisier il +34,8%, valore medio applicato ai brand non indicati.

L'obiettivo è la Francia. Nella votazione di venerdì scorso la Germania ha detto «no» al balzello extra, dal +7,8% previsto per Tesla e il +35,3% imposto a Saic, che si aggiunge al 10% previsto alle dogane della Ue sulle e-car. La Spagna si è astenuta. La Francia, come l'Italia, è per il «sì». La scelta di Pechino colpisce soprattutto il Cognac: le esportazioni francesi ammontano a circa 1,7 miliardi.

Si tratta di «una pura ritorsione», tuona Parigi. Pure le imprese italiane, impegnate nel rilancio del brandy nostrano, sono preoccupate. La presidente di Federvini, Micaela Palini, teme «un'escalation».

I produttori di auto cinesi hanno sospeso la ricerca di siti per fabbriche in Europa dopo che Byd ha scelto l'Ungheria e Chery la Spagna, ma quest'ultimo investimento rallenta. Nessuna novità da Dongfeng, colosso interessato all'Italia. Oltre al fastidio per i dazi, i cinesi, che producono in prevalenza elettriche, vogliono capire cosa succede in Europa rispetto al 2035, data di passaggio dal termico all'elettrico. I messaggi sono discordanti. Ieri il presidente del gruppo Ppe all'Europarlamento, Manfred Weber, ha detto che «è d'accordo sull'anticipo della revisione del regolamento al 2025». Il commissario Valdis Dombrovskis ha invece spiegato che «si devono raddoppiare gli sforzi per elettrificare». Il tutto mentre il comparto è in forte crisi e, oltre ai sindacati, le sigle delle imprese dell'indotto, come **l'Anfia**, sono pronte a chiedere al governo misure per allungare la cassa integrazione in scadenza. © RIPRODUZIONE RISERVATA

La misura

+39%

Quota massima

La Cina ha deciso di imporre dazi alla dogana sul brandy europeo da un minimo del 30,6% ad un massimo del 39% con l'obbligo di un deposito cauzionale che scatta venerdì. Nel mirino sono finiti in particolare i Cognac francesi e i distillati importati dal Dragone



I distillati francesi i più colpiti e i titoli collegati crollano in Borsa

Seguici su:

Economia

CERCA

- HOME
- NEWS
- NUMERI
- LAVORO
- PENSIONI
- CASA
- FISCO
- RISPARMIO
- DIRITTI E CONSUMI
- RAPPORTI E FOCUS
- A&F PLUS

adv



LA GUERRA COMMERCIALE SULLE AUTO

La Cina reagisce ai dazi Ue: tasse su alcol, carne e supercar

di [Diego Longhin](#)



(reuters)

Trattativa in salita con Pechino mentre Byd, Chery e Dongfeng frenano gli investimenti

09 OTTOBRE 2024 ALLE 01:00

2 MINUTI DI LETTURA

TORINO – La Cina mette nel mirino il brandy europeo e la Francia come risposta immediata ai dazi definitivi contro le auto elettriche prodotte nel Paese del Dragone. **La prima ritorsione commerciale di Pechino colpisce i distillati:** il ministero del

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Commercio della Repubblica Popolare ha deciso imposte extra provvisorie che vanno dal 30,6% al 39% con l'obbligo di deposito cauzionale alla dogana a partire da venerdì.

LA NOVITÀ

Stellantis, ecco i primi due modelli Leapmotor: elettrici e accessibili. La prova della T03

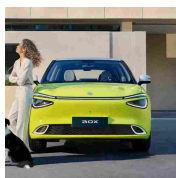
di [Diego Longhin](#)
24 Settembre 2024



Pechino ipotizza altre misure, come sulla carne di maiale, sui formaggi, e sull'import di auto di grossa cilindrata per colpire la Germania e gli altri Paesi produttori di veicoli. L'obiettivo è convincere l'Europa a rivedere il regolamento entro il 30 ottobre, giorno della pubblicazione. Le trattative vanno avanti, ma Pechino si attrezza per colpire il commercio del Vecchio Continente. Le Borse hanno intercettato subito il problema. Sono fiacche e i titoli del settore perdono terreno. A Milano **la Campari**, che controlla **Courvoisier**, ha lasciato l'1,9%, mentre a Parigi **Rémy Cointreau** ha chiuso in ribasso del 6,37% e **Pernod Ricard** ha perso il 4,18%. E le azioni del gruppo francese del lusso **Lvmh**, proprietario di **Hennessy**, sono scese del 3,67%. Dazi imposti anche per marca: i prodotti **Martell** pagheranno il 30,6% in più contro il +38,1% di **Remy Martin** e il +39% di **Hennessey**. **Courvoisier** il +34,8%, valore medio applicato ai brand non indicati.

Auto, l'Europa si spacca sui dazi Ue alle elettriche cinesi

di [Diego Longhin](#)
04 Ottobre 2024



L'obiettivo è la Francia. Nella votazione di venerdì scorso la Germania ha detto «no» al balzello extra, **dal +7,8% previsto per Tesla e il +35,3% imposto a Saic**, che si aggiunge al 10% previsto alle dogane della Ue sulle e-car. La Spagna si è astenuta. La Francia, come l'Italia, è per il «sì». «Abbiamo fatto una seria indagine che riguarda i rischi di sovrapproduzione in alcuni settori. Abbiamo adottato decisioni appropriate e molto proporzionate, non c'è motivo di reagire con rappresaglie», dice il **commissario all'Economia, Paolo Gentiloni**. La scelta di Pechino colpisce soprattutto il Cognac: le esportazioni francesi ammontano a circa 1,7 miliardi. Si tratta di «una pura ritorsione», tuona Parigi. Pure le imprese italiane, impegnate nel rilancio del

brandy nostrano, sono preoccupate. La presidente di Federvini, **Micaela Pallini**, teme «un'escalation».

IL PACCHETTO DI TASSE EXTRA

Fino a +35% alle cinesi, ma la Ue "grazia" Tesla

di **Diego Longhin**
05 Ottobre 2024



I produttori di auto cinesi hanno sospeso la ricerca di siti per fabbriche in Europa dopo che **Byd** ha scelto l'Ungheria e **Chery** la Spagna, ma quest'ultimo investimento rallenta. Nessuna novità da **Dongfeng**, colosso interessato all'Italia. Oltre al fastidio per i dazi, i cinesi, che producono in prevalenza elettriche, vogliono capire cosa succede in Europa rispetto al 2035, data di passaggio dal termico all'elettrico. I messaggi sono discordanti. Ieri il presidente del gruppo Ppe all'Europarlamento, **Manfred Weber**, ha detto che «è d'accordo sull'anticipo della revisione del regolamento al 2025». Il commissario **Valdis Dombrovskis** ha invece spiegato che «si devono raddoppiare gli sforzi per elettrificare». Il tutto mentre il comparto è in forte crisi e, oltre ai sindacati, le sigle delle imprese dell'indotto, come l'**Anfia**, sono pronte a chiedere al governo misure per allungare la cassa integrazione in scadenza.

LEGGI I COMMENTI

IN EVIDENZA BUSINESS E FLOTTE AUTO ELETTRICHE AUTO IBRIDE COM'È & COME VA SMARTWALL LIFESTYLE CONCESSIONARI

AUTO **AUTO ELETTRICHE**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SPECIALE MOBILITÀ DEL FUTURO 2024 | A Milano l'incontro promosso da Brugola sulle tendenze della transizione verso l'elettrico

Molteplici le tematiche affrontate nell'occasione di confronto sulle sfide che attendono il settore automotive

di Gaetano Scavuzzo 9 Ottobre, 2024

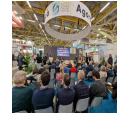


Mettere insieme esperti del settore automotive, rappresentanti delle istituzioni e giornalisti specializzati per discutere e confrontarsi sulle tendenze e le sfide legate alla **transizione verso la mobilità elettrica e sostenibile**.

ULTIME NEWS



Volkswagen Tayron: il nuovo grande SUV versatile [FOTO]

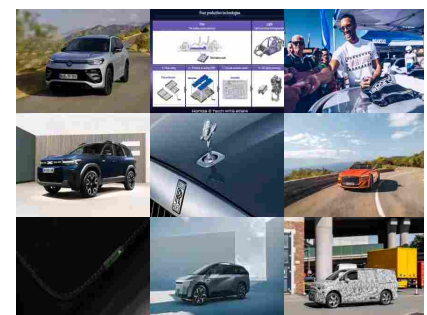


Fiera Asphaltica 2024: a Bologna la filiera delle infrastrutture stradali



SPECIALE MOBILITÀ DEL FUTURO 2024 | A Milano l'incontro promosso da Brugola sulle tendenze della transizione verso l'elettrico

FOTO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



TUTTE LE FOTO >



È questo l'obiettivo che **Brugola OEB**, azienda italiana multinazionale, leader nelle produzioni di viti per il settore automotive, si è data organizzando e promuovendo l'evento **"Mobilità del Futuro: Percezioni, Sfide e Prospettive"**, tenutosi ieri 7 ottobre a Palazzo Cusani a Milano e di cui vi diamo conto in questo che il primo articolo del nostro speciale **"Mobilità del Futuro 2024"**.

Le parole di Jody Brugola, promotore dell'iniziativa



Jody Brugola, presidente di Brugola OEB e promotore dell'iniziativa, ha sottolineato le necessità di un dibattito aperto e costruttivo sulla rapidità e sostenibilità della transizione elettrica: "Abbiamo deciso di promuovere questo evento perché, come azienda, siamo sempre stati all'avanguardia nel settore automobilistico, con la produzione di componenti di fissaggio adatti a tutti i tipi di veicoli, sia a combustione che elettrici. Vogliamo capire quale sarà il futuro dell'elettrico senza schieramenti ideologici, ma con l'obiettivo di chiarire cosa ci

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

aspetta nel mercato e nel settore, offrendo risposte ai dubbi sia dei produttori che dei consumatori”.

Tanti i temi chiave affrontati

Nel corso della giornata i temi affrontati sono stati molteplici: risorse, infrastrutture, autonomia dei veicoli, impatto sull'occupazione e industria automobilistica.

L'evento è stata occasione di confronto su tematiche cruciali come il ruolo delle tecnologie ibride, la domanda di veicoli elettrici e l'importanza di una roadmap chiara e condivisa verso il 2035, anno cruciale per la decarbonizzazione del settore automobilistico. Ribadita la necessità di garantire a imprese e consumatori la fiducia adeguata per affrontare la transizione, promuovendo l'innovazione tecnologica senza trascurare i progressi fatti nei motori a combustione a basse emissioni.

L'apertura dei lavori è stata data dal vicepresidente del Senato **Gian Marco Centinaio**, che ha sottolineato l'importanza del dialogo costruttivo tra industria, politica e società per affrontare con successo la transizione energetica e la mobilità del futuro. All'evento hanno preso parte altre importanti figure istituzionali, tra cui l'Assessore allo sviluppo economico della Regione Lombardia, **Guido Guidesi**, l'Assessore al Bilancio, programmazione economica, sviluppo delle attività produttive della Regione Piemonte, **Andrea Tronzano**, e il Parlamentare componente della commissione attività produttive, **Luca Toccalini**.

La transizione nel settore auto in Italia secondo UNRAE



Nella prima tavola rotonda, dal titolo “Scelta tra veicoli elettrici, ibridi e tradizionali; Incentivi e regolamenti; Educazione e consapevolezza del consumatore”, **Michele Crisci**, presidente di Unrae, ha affrontato il tema della transizione nel settore auto in Italia, discusso della richiesta italiana di anticipare al 2025 la revisione della misura che prevede lo stop alle auto a combustione entro il 2035, e fatto una panoramica sull'attuale parco circolante italiano.

Auto elettriche: dubbi, vantaggi

I dubbi dei consumatori sulle auto elettriche, dall'autonomia alle infrastrutture di ricarica passando per i costi, sono stati al centro dell'intervento di **Dario Dell'Acqua**, responsabile vendite commerciali di Lombarda Motori. Nonostante il

prezzo d'acquisto ancora elevato, il gap sulla convenienza si sta riducendo grazie a incentivi e calo dei costi delle batterie.

Mobilità del futuro: innovazione, sostenibilità e cambiamento culturale

Luca Talotta, giornalista e docente, ha esplorato come il concetto di mobilità stia evolvendo verso una maggiore sostenibilità e come questo cambiamento sta ridefinendo industria, abitudini e percezioni culturali. Un discorso ampio nel quale rientrano anche modelli come il car sharing e il Mobility as a Service (MaaS) che rappresentano nuovi paradigmi che stanno ridefinendo il possesso del veicolo a favore di un accesso più flessibile ai mezzi di trasporto.

Auto elettrica: tra difficoltà reali e fake news

Il tema delle fake news e delle informazioni distorte che circolano sull'auto elettrica è stato al centro dell'intervento del nostro direttore, **Lorenzo V.E. Bellini**, che ha affrontato i luoghi comuni che spesso alimentano dubbi tra i consumatori, con informazioni poco accurate o false ad alimentare le critiche e ad "inquinare" le discussioni sull'auto elettrica, al di là degli innegabili ostacoli reali come costi, infrastruttura di ricarica e autonomia.

2035: decarbonizzazione e il ruolo dell'industria italiana



"Transizione all'elettrico nell'industria automotive: sfide, opportunità e vantaggi" è stato il tema della seconda tavola rotonda, nella quale si è discusso della decarbonizzazione, con un focus particolare sul ruolo dell'industria automobilistica italiana. **Gianmarco Giorda**, direttore generale di **ANFIA**, ha analizzato l'impatto delle normative europee e globali che spingono verso una progressiva riduzione delle emissioni di CO2, con l'obiettivo di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2035.

Innovazione e tradizione: Brugola tra endotermico ed elettrico

A raccontare come Brugola ha saputo adattarsi alle evoluzioni del settore automotive è stato **Davide Garimoldi**, Sales Manager Brugola OEB, che ha sottolineato la capacità dell'azienda di mantenere una forte presenza nel mercato dei componenti di fissaggio per motori endotermici, ma allo stesso tempo, guardando alla transizione investendo in ricerca e sviluppo, per progettare e immettere sul mercato soluzioni innovative destinate ai motori elettrici. Questi

ultimi richiedono caratteristiche tecniche, materiali e geometrie specifiche, diverse da quelle tradizionali. Una sfida che però Brugola è in grado di affrontare grazie al solido know-how acquisito in quasi un secolo di esperienza e all'eccellenza tecnica che le consente di mantenere elevati standard qualitativi in entrambe le categorie di mercato.

Costamp Group: innovazione e mobilità verso l'elettrico

Marco Corti, presidente e CEO di Costamp Group, azienda leader nella produzione di stampi per componenti automobilistici, ha raccontato il contributo fornito nella transizione dai motori endotermici ai veicoli elettrici, sviluppando nuove tecnologie come i "Giga pezzi" in alluminio per ridurre il peso dei veicoli e ottimizzare la produzione.

Prospettive politiche e industriali della mobilità elettrica



L'ultimo tavolo, dal titolo "Il futuro della mobilità: prospettive ed innovazioni", ha visto l'intervento di **Fabio Pressi**, presidente di Motus-E, che ha affrontato la questione dell'approccio politico e industriale per affrontare la transizione verso la mobilità elettrica, sottolineando la necessità di un approccio neutrale e non ideologico per garantire un futuro competitivo all'intera filiera automobilistica.

Volvo e la mobilità del futuro

Michele Crisci, intervenuto in veste di presidente e ad di Volvo Cars Italia, ha illustrato la strategia di Volvo per il futuro green: gamma totalmente elettrica entro il 2035 e neutralità ambientale entro il 2040. Un processo di transizione che Volvo porta avanti non solo attraverso l'elettrificazione, ma anche investendo sulla digitalizzazione e sull'automazione.

AIDA e il progetto del Politecnico di Milano

In occasione dell'evento è stato presentato il **progetto AIDA** (Artificial Intelligence Driving Autonomous), promosso dal Politecnico di Milano e parte del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile (MOST). Si tratta di un progetto, guidato dal professore **Sergio Savaresi**, che ha l'obiettivo di sviluppare e testare la guida autonoma su strada pubblica, e che ha già ottenuto risultati significativi. La Maserati MC20 Cielo del team AIDA ha percorso oltre 300 chilometri in modalità autonoma durante la 1000 Miglia 2024, raccogliendo dati

preziosi per il perfezionamento degli algoritmi di guida autonoma.

Conclusioni di Jody Brugola

“Abbiamo creato un momento di confronto e approfondimento che ha messo in luce sfide e opportunità cruciali per il futuro della mobilità. La transizione verso l'elettrico è una realtà che non possiamo ignorare, ma dobbiamo affrontarla con pragmatismo, innovazione e una visione strategica chiara. È incoraggiante vedere la partecipazione attiva di esperti, aziende e istituzioni, tutti uniti nell'intento di delineare un percorso sostenibile e competitivo per il nostro settore. Come Brugola OEB, continueremo a supportare questo cambiamento con l'attenzione e la responsabilità che da sempre ci contraddistinguono, pronti a contribuire alla creazione di un futuro tecnologicamente avanzato per l'industria automobilistica” ha concluso **Jody Brugola**, presidente Brugola OEB.

☆☆☆☆☆ Rate this post

Motorionline.com è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News, se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie

SEGUICI QUI

TAGS

AUTO ELETTRICHE

AUTO IBRIDE

BRUGOLA

BRUGOLA OEB

JODY BRUGOLA

MOBILITÀ DEL FUTURO 2024

TRANSIZIONE ECOLOGICA

LEGGI ALTRI ARTICOLI IN AUTO

LASCIA UN COMMENTO ▾

< NEWS PRECEDENTE

NEWS SUCCESSIVA >

ARTICOLI CORRELATI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

One Truck Day: il ruolo dell'intelligenza artificiale nei trasporti e nella logistica

Come integrare l'intelligenza artificiale in un'azienda di trasporti o di logistica? Perché la scelta, è evidente, non è più se adottarla o meno. Le opportunità e i rischi offerti dalle nuove tecnologie: questo il tema al centro della decima edizione del One Truck Day, il convegno organizzato a Bologna dalla rivista Parts Truck.

10/09/2024 di Redazione



Sono due le ricorrenze da festeggiare quest'anno al One Truck Day di Bologna: le dieci edizioni dell'evento One Truck Day, organizzato dalla rivista Parts Truck, e il settantacinquesimo anniversario della Fiap (Federazione Italiana Autotrasportatori

In primo piano

Scania presenta un portafoglio aggiornato di servizi modulari. Opereranno allo stesso modo in tutta Europa

10/08/2024 Truck

GATE, dai primi clienti agli obiettivi a breve termine. "La formula pay-per-use funziona"

09/26/2024 Light Truck

[Video] Test drive: Renault Trucks T High 480 Model Year 2024

09/23/2024 Prove, Video

Noleggio di semirimorchi, l'AD di Real Trailer Stefano Savazzi fa il punto sul nuovo servizio RT Rent

09/16/2024 Trailer

Il 16 ottobre al museo Mille Miglia di Brescia la prima edizione di innovationT. Sono aperte le registrazioni

07/30/2024 Eventi

Professionali). Come spiega Maria Ranieri, direttore Automotive di DBInformation, le due realtà collaborano per creare un dialogo che rappresenti tutti gli attori della filiera automotive.

A portare i saluti da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è Davide Bordini, consigliere di Matteo Salvini nonché amministratore unico di RAM, società in-house del MIT che si occupa di logistica e trasporti: "Con il PNRR abbiamo stanziato 250 milioni per la digitalizzazione del settore. Spero che questa sinergia con la Fiap porti ulteriori risultati in termini di innovazione e concretezza".

La situazione della logistica a livello globale è fotografata da un report dettagliato presentato da **Gianluca Di Loreto, Partner di Bain & Company**, che sottolinea come le aspettative dei consumatori siano sempre più alte, ma la loro fiducia nella logistica non sia ad un livello altrettanto alto. "**Gli eventi degli ultimi anni (Brexit, Covid, guerre) hanno inevitabilmente avuto un impatto sulla logistica e alimentato una crescita dei costi di trasporto e una pressione crescente sulla supply chain.** Ma quanto saremo in grado di reagire in un futuro che si preannuncia non stabile?".

Il costo del trasporto su mare è infatti aumentato di 6-7 volte rispetto al 2012, ma è comunque cresciuto dal 4 al 37%, con pochi operatori che con alleanze strategiche si spartiscono i profitti. Spesso si acquisiscono le competenze che non si hanno, ad esempio gli operatori su mare integrano le proprie attività con trasporti in altra modalità. Il trasporto su gomma è cresciuto dal 16 al 22%. Il mercato tuttavia sembra favorire gli spedizionieri.

Nella logistica, l'Europa vale il 50% del fatturato globale e per questo motivo si sono visti recentemente molti investimenti in hub logistici, soprattutto nell'est. Da un rapporto di Bain del 2022 **emerge anche una crescente attenzione delle aziende di logistica ai temi della sostenibilità.** Si guarda sempre con maggior favore al trasporto intermodale. Alle aziende si richiede resilienza, sostenibilità, digitalizzazione e integrazione di servizi.



La parola passa poi a un esperto di intelligenza artificiale, **Fabio Moioli, consulente in Spencer Stuart**, che dopo un breve excursus storico affronta il tema al centro del One Truck Day: come si diventa un'azienda AI-driven? "Bisogna innanzitutto avere una

strategia, **mettere al centro del progetto i dati raccolti nel corso degli anni: sono loro il vero valore.** L'AI deve essere considerata come una nuova elettricità e va utilizzata per ridisegnare tutti i processi. Nell'organizzazione aziendale l'ingegneria avrà un ruolo sempre più centrale. Un ruolo importante avranno anche la cultura (nel senso che l'AI va adottata quando c'è orientamento all'apprendimento) e le competenze, che dovranno essere sempre più matematiche. Il ruolo dei manager diventerà chiave: dovranno coordinare il lavoro di altre persone ma anche degli algoritmi".

One Truck Day: al via il dibattito sull'intelligenza artificiale

Francesco Oriolo, coordinatore di Parts Truck, dà il via alla prima tavola rotonda, su "Futuro, digitalizzazione e intelligenza artificiale".

Dario Fidanza, General Manager BIG SB ed esperto di cyber security, sottolinea come l'AI funga da acceleratore nel leggere i dati e migliorare le performance, ma con alcuni rischi: la usano le aziende ma la usano anche gli hacker, quindi **comporta diversi rischi che vanno affrontati con test di vulnerabilità** del sistema.

Un esempio di integrazione di successo dell'AI in un'azienda è quello di **Geotab**, riportato da **Franco Viganò** e focalizzato sul valore aggiunto che la tecnologia ha portato nella gestione delle flotte. "Ho avuto la fortuna di vedere tutto il percorso, ma troppa informazione è rumore se non è ben gestita. Oggi abbiamo quattro milioni e mezzo di veicoli connessi, e l'AI ha reso i nuovi strumenti fruibili, consentendoci di correlare i dati in maniera velocissima e sfruttando i dati di tutto l'ecosistema Geotab, non solo di una flotta, per autoapprendere e gestire, ad esempio la manutenzione".

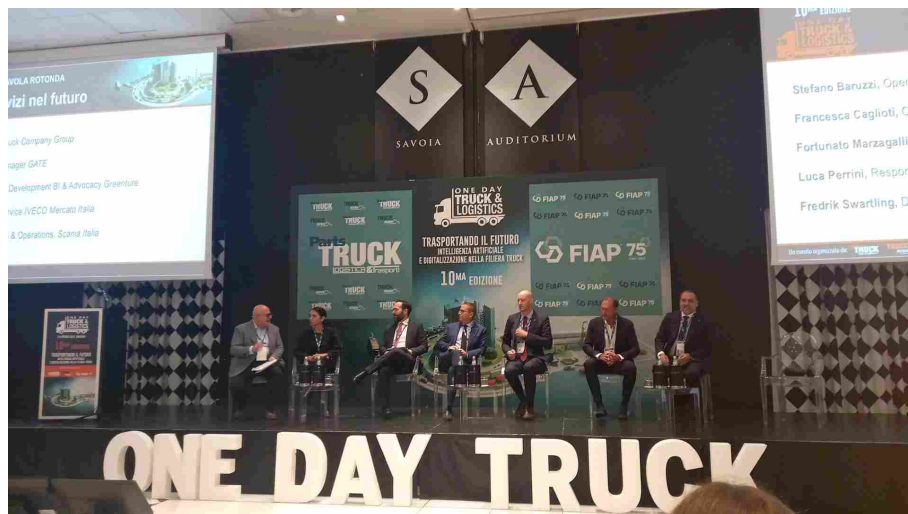
Luca Bordin, Sales Business Developer di Leviahub, aggiunge: "L'AI deve essere l'AI dell'azienda e bisogna lavorare affinché vi rimanga. Per questo bisogna prestare attenzione all'architettura che si sceglie e anche agli aspetti contrattuali e legali. L'AI non può essere affrontata con leggerezza, ma nemmeno essere vista come una minaccia. Io consiglio di partire da aspetti semplici e di farla crescere in base alle affettive esigenze dell'azienda".

In tutto questo, quale deve essere il ruolo dei costruttori? Risponde **Simone Iacuzzi, Product Management Truck di MAN**: "Il nostro compito è fornire ai clienti la soluzione migliore. Nell'automotive c'è un macro trend all'"amazonizzazione", ovvero il consumatore si aspetta di ricevere il prodotto quasi in tempo reale. E qui vediamo un ruolo futuro per la guida autonoma, ma in determinati ambiti. Ad oggi, gli ADAS sono strumenti di aiuto alla guida ma non hanno ancora capacità decisionali, come sarà quando avremo raggiunto il livello 4. **Tutto ciò comporterà un cambiamento anche nel prodotto**: l'autista potrà assolvere ad altri compiti e avrà bisogno di strumenti che cambieranno la concezione di cabina come la conosciamo oggi".

E come inciderà l'intelligenza artificiale nella relazione con il cliente? A questa domanda risponde **Giovanni Dattoli, Managing Director di Volvo Trucks Italia**: "I dati che raccogliamo ci trasmettono informazioni molto precise sull'utilizzatore: dobbiamo considerarli serenamente, per capire in quale direzione andare come azienda. Aggiungo che la strumentazione dovrebbe essere semplice, leggibile, in modo che riusciamo a dare valore all'autista e al titolare dell'azienda. I dati ci servono nella manutenzione e per la sicurezza, che sarà sempre più predittiva e ci aiuterà a evitare i fermi macchina".

L'AI e i servizi del futuro

Nella seconda tavola rotonda si affronta il tema della tecnologia al servizio dell'utente, e di come l'AI abbia reso possibile la creazione di servizi "customizzati".



Francesca Caglioti, Communication Manager di GATE, illustra i servizi offerti dalla società del gruppo Iveco, nata però al di fuori dell'ombrello brand per poter servire anche altre aziende: "Cerchiamo di spingere le aziende a scegliere l'elettrico tramite una formula pay-per-use, fornendo anche una serie di servizi di ricarica in collaborazione con partner come ChargePoint e Octopus. Abbiamo cominciato con l'eDaily ma l'obiettivo è di passare al truck".

Oltre all'elettrico, si parla anche di bioGNL con **Fortunato Marzagalli di Greenture**, la società del gruppo Snam che si occupa della gestione delle garanzie del bioGNL, una delle soluzioni considerate "immediate" per i trasportatori, oltre all'HVO. I vantaggi? Sicuramente i costi, assicura Marzagalli.

E dal punto di vista del cliente, quali sono i vantaggi dell'AI? Secondo **Luca Perrini, responsabile Customer Service IVECO**, i vantaggi per il cliente saranno enormi: puntando sulla connettività potremo avere un servizio davvero tagliato su misura,"dal punto di vista reattivo, proattivo e predittivo. Stiamo investendo molto sulla rete perché è necessario che il livello sia molto qualificato".

Conclude questo argomento **Fredrik Swartling, direttore Service Sales & Operations di Scania Italia**: "I nostri veicoli sono connessi da dieci anni e utilizziamo i dati per la manutenzione ma soprattutto per mostrare la nostra vicinanza al cliente nella transizione. Per noi rimane importantissimo l'aspetto umano, così come la trasparenza: il trasportatore deve sempre sapere quali interventi stiamo facendo sul suo mezzo".

Tira le somme **Alessandro Peron, segretario Fiap**: "Tutti questi servizi sono già esempi concreti di ciò che è la digitalizzazione".

AI e normativa: la parola alle associazioni

L'ultima tavola rotonda cede la parola alle associazioni dell'autotrasporto. Cosa si muove a livello legislativo? **Piergiorgio Beccari, presidente di ADIRA**, sottolinea come la

normativa debba rimanere il presupposto fondamentale anche nel campo della tecnologia, il che richiede l'acquisizione di nuove competenze da parte delle associazioni.



Massim
Robert
Massim
Paolo

Conferma **Alessio Sitran di ANFIA Aftermarket**: “Il mondo dell'automotive è fortemente normato e dovrà continuare ad esserlo anche con il cambiamento tecnologico. Il ruolo dell'associazione non dovrà limitarsi alla presenza, ma sarà di costruire chiavi di lettura di un cambiamento non facile da gestire. Ricordiamo che **l'intelligenza artificiale è uno strumento che dovrà essere integrato, in maniera olistica, con il capitale umano di tutta la filiera**”.

Massimo Artusi, presidente di Federauto, sottolinea le possibilità che la digitalizzazione può offrire ai concessionari. “Di fronte alla mole di dati di cui disponiamo oggi, dobbiamo selezionare ciò che ci è utile, e sarà l'intelligenza umana a dare valore a questo tipo di lavoro. È importante che sia colmata la lacuna sul lato autisti: è inutile consegnare camion dotati delle tecnologie più raffinate se non si insegna loro come utilizzarle”.

Aggiunge **Paolo Starace, presidente della sezione Veicoli Industriali di UNRAE e AD di Ford Trucks**, che “il cambiamento va abbracciato, non si può procedere altrimenti. Quello che spaventa per il momento sono i nostri interlocutori istituzionali: quanto hanno chiari questi temi nel momento in cui devono prendere decisioni politiche?”

A chiudere le danze è **Roberto Scarpa, presidente della Fiap**, con un invito e procedere tutti insieme, verso un obiettivo comune.

intelligenza artificiale

One Truck Day

10 ottobre 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 26°C



askanews

POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



Speciali: LIBIA/SIRIA | ASIA | NUOVA EUROPA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | G7 ITALIA 2024 | CINEMA VENEZIA 2024



POLITICA VIDEONEWS

Renzi a Ciuli: "Trema al primo Question Time, le auguro una laurea"

10 OTTOBRE 2024

ECONOMIA MOTORI

Anfia: ad agosto nuovo crollo automotive Italia, -29,3% annuo

E produzione domestica di sole autovetture -72,1%

OTT 10, 2024 Auto

info & imprese

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Roma, 10 ott. (askanews) – Ad agosto 2024, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 29,3% rispetto ad agosto 2023, mentre nei primi otto mesi del 2024 diminuisce del 18,2%. Lo riporta l'Anfia con un comunicato, aggiungendo che guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 41,9% ad agosto 2024 e diminuisce del 22,7% nei primi otto mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 27,6% nel mese e cresce del 10,3% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori³ risulta in calo del 24,7% ad agosto e del 18,7% nel periodo gennaio-agosto 2024.

Secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture ad agosto 2024 ammonta a circa 4mila unità, in calo del 72,1% rispetto ad agosto 2023.

Nel cumulato degli otto mesi, invece, sono state prodotte 229mila autovetture, in diminuzione del 37% su gennaio-agosto 2023. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione ad agosto 2024 rispetto ai livelli dell'ottavo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude, infatti, a -3,2% sia ad agosto che nei primi otto mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023.

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione positiva dell'1,3% a luglio 2024, ultimo dato disponibile (+1,1% sul mercato interno e +1,9% sui mercati esteri) e chiude i primi sette mesi dell'anno a -2,7% (-3,4% il mercato interno e -1,5% i mercati esteri).

“Ad agosto l'indice della produzione automotive italiana accentua il trend negativo, registrando il sesto calo consecutivo (-29,3%)”, afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia. “Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli resta in pesante flessione ad agosto (-41,9%), complice la contrazione a doppia cifra, -72,1%, registrata, secondo i dati preliminari di Anfia dalla produzione di autovetture, così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che cala del 24,7%. Il

crolo dei volumi produttivi, unitamente all'andamento negativo del mercato degli ultimi mesi, non può che destare preoccupazione".

"Riteniamo necessario mettere in campo al più presto un piano straordinario di politica industriale con un orizzonte pluriennale, finalizzato a supportare le imprese nella transizione e ad incrementare la competitività produttiva della filiera, anche nella prospettiva di attrarre nuovi investimenti dall'estero".



Home	Salute e Benessere	Sistema	Abruzzo	Molise	Libia/Siria	Chi siamo
Politica	Transizione	Trasporti	Basilicata	Piemonte	Asia	La Redazione
Economia	Ecologica	Lifestyle e	Calabria	Puglia	Nuova Europa	Area Clienti
Esteri	Scienza e	Design	Campania	Sardegna	Nomi e Nomine	Disclaimer e
Cronaca	Innovazione	Made in Italy	Emilia Romagna	Sicilia	Crisi Climatica	Privacy
Sport	Technofun	Start Up	Friuli Venezia	Toscana	TG Poste	Informativa
Sociale	Agrifood	Info e Imprese	Giulia	Trentino Alto	G7 Italia 2024	Cookie
Cultura	Turismo	Daily News	Lazio	Adige	Cinema Venezia	Whistleblowing
Spettacolo	Motori	Servizi PCM	Liguria	Umbria	2024	Pubblicità
Videonews	Moda		Lombardia	Valle d'Aosta		
			Marche	Veneto		

askanews

Editore: askanews S.p.A.
 Sede Legale: Via Prenestina 685, 00155 Roma
 Sedi Operative: Via Prenestina 683, 00155 Roma
 Corso Europa 7, 20122 Milano - Via della Scala 11, 50123 Firenze
 Ph. +39 06695391
 Capitale Sociale: € 1.765.412,00 i.v. - P.I. 01719281006 - C.F. 07201450587

© 2024 askanews S.p.A.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Costi di riparazione e premi più alti per le auto elettriche

All'interno del Green Deal, l'Unione europea ha previsto un percorso di transizione verso la mobilità elettrica fino ad arrivare allo stop alla vendita di auto a motore endotermico nel 2035. Per tanti automobilisti italiani i prezzi delle auto elettriche sono ancora troppo alti, e non solo al momento della compravendita. «Le auto di nuova generazione, per specifiche tecniche e di costruzione, hanno di base dei costi di manutenzione più alti. In particolare quelle elettriche portano ulteriori specificità che incidono sui prezzi», ha sottolineato Davide Galli, presidente Feder carrozzieri intervenendo al Festival delle Assicurazioni di Milano Finanza. Sulla stessa linea di pensiero Dino Anversa, Aiped (Periti Estimatori Danni Regione Lombardia), ha chiarito che «quando si aumenta la componentistica, chiaramente aumentano anche i problemi, tanto che le elettriche riportano danni maggiori a parità di velocità rispetto a quelle endotermiche».

Tra le normative green da rispettare ci sono quelle che riguardano non solo

consumatori e produttori, ma anche chi ripara i veicoli elettrici. «Oggi non si ripara se non si ha l'accesso alle informazioni tecniche necessarie. Vale per le macchine termiche, elettriche o ibride» ha precisato Piergiorgio Beccari, presidente dell'Associazione Distributori Indipendenti di Ricambi per Autoveicoli (Adira). L'errore fatto dall'Europa nello stilare il Green Deal è stato invertire i fattori. Difatti, spiega Gianmarco Giorda, managing director dell'Anfia, «l'Ue ha deciso di normare il settore elettrico prima di pensare all'ecosistema industriale». E così a poco più di 10 anni dallo stop alle vendite delle auto con motore a endotermico «un costruttore occidentale non può mettere sul mercato un'automobile elettrica a prezzo concorrenziale: uno dei problemi principali è il costo delle batterie e la loro produzione in Cina». In questo quadro serve «buon senso» spiega Alberto Viano, presidente Aniasa - Confindustria: «il mercato europeo è stabile come la sua popolazione, per arrivare all'elettrico bisogna portare novità oppure far calare i costi». (riproduzione riservata)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Industria automotive italiana, ANFIA: "Ad agosto indice della produzione crolla a -29,3%"



La produzione domestica delle sole autovetture ammonta a circa 4mila unità nel mese, in calo del 72,1% su agosto 2023

10 ottobre 2024 - 20.39

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Ad agosto 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 29,3% rispetto ad agosto 2023, mentre nei primi otto mesi del 2024 diminuisce del 18,2%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 41,9% ad agosto 2024 e diminuisce del 22,7% nei primi otto mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 27,6% nel mese e cresce del 10,3% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 24,7% ad agosto e del 18,7% nel periodo gennaio-agosto 2024. È quanto emerge dal report ANFIA sulla produzione industriale del settore automotive ad Agosto 2024.

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture ad agosto 2024 ammonta a circa 4mila unità, in calo del 72,1% rispetto ad agosto 2023. Nel cumulato degli otto mesi, invece, sono state prodotte 229mila autovetture, in diminuzione del 37% su gennaio-agosto 2023.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione

Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione

Ultimo

Var %

Dj 30 Industrials Average

42.329

-0,43%

FTSE 100

8.238

-0,07%

FTSE MIB

34.077

+0,43%

Germany DAX

19.211

-0,23%

Hang Seng Index*

20.528,00

-1,36%

Nasdaq

18.258

-0,18%

Nikkei 225

39.165,00

-0,29%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

industriale italiana complessiva ancora in flessione ad agosto 2024 rispetto ai livelli dell'ottavo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude, infatti, a -3,2% sia ad agosto che nei primi otto mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023.

Il **fatturato dell'industria in senso stretto** (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione positiva dell'1,3% a luglio 2024, ultimo dato disponibile (+1,1% sul mercato interno e +1,9% sui mercati esteri) e chiude i primi sette mesi dell'anno a -2,7% (-3,4% il mercato interno e -1,5% i mercati esteri).

"Ad agosto l'indice della produzione automotive italiana accentua il trend negativo, registrando il sesto calo consecutivo (-29,3%) – afferma **Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA** –. Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli resta in pesante flessione ad agosto (-41,9%) – complice la contrazione a doppia cifra, -72,1%, registrata, secondo i dati preliminari di **ANFIA** dalla produzione di autovetture – così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che cala del 24,7%. Il crollo dei volumi produttivi, unitamente all'andamento negativo del mercato degli ultimi mesi, non può che destare preoccupazione. Riteniamo necessario mettere in campo al più presto un piano straordinario di politica industriale con un orizzonte pluriennale, finalizzato a supportare le imprese nella transizione e ad incrementare la competitività produttiva della filiera, anche nella prospettiva di attrarre nuovi investimenti dall'estero".

A gennaio-giugno 2024 (ultimo dato disponibile), l'**export di autoveicoli** (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 1,6 miliardi di Euro, mentre l'import vale **3,2 miliardi di euro**. Gli **Stati Uniti** rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,9%, seguiti da Germania (15,3%) e Francia (11,5%). Nello stesso periodo, l'**export della componentistica automotive** vale **2,1 miliardi di euro**, con un saldo positivo di 565 milioni di euro.

Il **fatturato del settore automotive nel suo complesso** presenta una flessione del 15,3% a luglio (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 17% e di una componente estera a -13,7%. Nei primi sette mesi del 2024, il fatturato cala invece del 10,1% (-14,3% il fatturato interno e -5,9% quello estero). Infine, il **fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori** presenta una variazione tendenziale negativa del 14,7% a luglio (-26,4% la componente interna e +1,5% la componente estera). Nel periodo gennaio-luglio 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 10,6%, con un calo del 18,9% della componente interna e dello 0,2% della componente estera.

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

USD

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Industria automotive italiana, ANFIA: "Ad agosto indice della produzione crolla a -29,3%"

La produzione domestica delle sole autovetture ammonta a circa 4mila unità nel mese, in calo del 72,1% su agosto 2023

TELEBORSA

Publicato il 10/10/2024
Ultima modifica il 10/10/2024 alle ore 20:34



Ad agosto 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 29,3% rispetto ad agosto 2023, mentre nei primi otto mesi del 2024 diminuisce del 18,2%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della

fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 41,9% ad agosto 2024 e diminuisce del 22,7% nei primi otto mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 27,6% nel mese e cresce del 10,3% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 24,7% ad agosto e del 18,7% nel periodo gennaio-agosto 2024. È quanto emerge dal **report ANFIA sulla produzione industriale del settore automotive ad Agosto 2024**.

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la **produzione domestica delle sole autovetture** ad agosto 2024 ammonta a circa **4mila unità**, in calo del 72,1% rispetto ad agosto 2023. Nel cumulato degli otto mesi, invece, sono state prodotte 229mila autovetture, in diminuzione del 37% su gennaio-agosto 2023.

Il **comparto produttivo automotive** si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione ad agosto 2024 rispetto ai livelli dell'ottavo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso chiude, infatti, a -3,2% sia ad agosto che nei primi otto mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2023.

Il **fatturato dell'industria in senso stretto** (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione positiva dell'1,3% a luglio 2024, ultimo dato disponibile (+1,1% sul mercato interno e +1,9% sui mercati esteri) e chiude i primi sette mesi dell'anno a -2,7% (-3,4% il mercato interno e -1,5% i mercati esteri).

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

30/08/2024



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

01/10/2024

Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie di...

06/09/2024

Germania, crolla la produzione industriale a luglio. Peggio di attese

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

10/10/2024

Concordato preventivo biennale, Giovani commercialisti: prorogare termini adesione

10/10/2024

Intelligenza Artificiale e Realtà Virtuale: tutte le sfide del big-tech nella nuova edizione dell' AI&VR...

10/10/2024

"Ad agosto l'indice della produzione automotive italiana accentua il trend negativo, registrando il sesto calo consecutivo (-29,3%) - afferma **Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA** -. Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli resta in pesante flessione ad agosto (-41,9%) - complice la contrazione a doppia cifra, -72,1%, registrata, secondo i dati preliminari di ANFIA dalla produzione di autovetture - così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che cala del 24,7%. Il crollo dei volumi produttivi, unitamente all'andamento negativo del mercato degli ultimi mesi, non può che destare preoccupazione. Riteniamo necessario mettere in campo al più presto un piano straordinario di politica industriale con un orizzonte pluriennale, finalizzato a supportare le imprese nella transizione e ad incrementare la competitività produttiva della filiera, anche nella prospettiva di attrarre nuovi investimenti dall'estero".

A gennaio-giugno 2024 (ultimo dato disponibile), **l'export di autoveicoli** (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 1,6 miliardi di Euro, mentre l'import vale **3,2 miliardi di euro**. Gli **Stati Uniti** rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,9%, seguiti da Germania (15,3%) e Francia (11,5%). Nello stesso periodo, **l'export della componentistica automotive** vale **2,1 miliardi di euro**, con un saldo positivo di 565 milioni di euro.

Il **fatturato del settore automotive nel suo complesso** presenta una flessione del 15,3% a luglio (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 17% e di una componente estera a -13,7%. Nei primi sette mesi del 2024, il fatturato cala invece del 10,1% (-14,3% il fatturato interno e -5,9% quello estero). Infine, il **fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori** presenta una variazione tendenziale negativa del 14,7% a luglio (-26,4% la componente interna e +1,5% la componente estera). Nel periodo gennaio-luglio 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 10,6%, con un calo del 18,9% della componente interna e dello 0,2% della componente estera.

Servizio a cura di **teleborsa**

Petrolio, quotazioni vicine a 80 dollari su effetto Medioriente e uragani

10/10/2024

Piano Mattei, Cabina di regia: "Creare nuovo modello di sviluppo e partnership con l'Africa"

> 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?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

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

089849

Stellantis, i concessionari contro Tavares: la richiesta all'Unione Europea

10 Ottobre 2024 di [Marco Sparta](#)

I concessionari del gruppo Stellantis hanno inviato una lettera all'Ue con delle richieste che sono in contrasto con la posizione del Ceo Carlos Tavares.

ARTICOLI RECENTI



[Stellantis, I Concessionari Contro Tavares: La Richiesta All'Unione Europea](#)



[India, Morto L'imprenditore Ratan Tata: Aveva Guidato L'omonimo Gruppo Per Oltre 20 Anni](#)



[Quanto Guadagna Un Team Di Formula 1? Cifre Astronomiche: Sorpresa Ferrari](#)



[Aumento Delle Accise Sul Diesel: Le Nuove Dichiarazioni Del Ministro Giorgetti](#)



[Fantastico Stellantis, Brevettato Un Cambio Rivoluzionario: Cosa Cambia Rispetto Al Tradizionale](#)



[Sembra Una Lamborghini Ma È Il Nuovo SUV Skoda: Presente Anche Un Dispositivo Inedito](#)



Stellantis, la richiesta dei concessionari all'Ue (Foto da Ansa) – Allaguida.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il settore dell'automotive sta vivendo un momento di forte crisi con le vendite delle auto elettriche che continuano a non decollare. Una crisi che ha coinvolto anche **Stellantis**, i cui **concessionari** si sarebbero rivolti alla **Commissione Europea** chiedendo di **spostare** l'entrata in vigore dei **limiti** sulle emissioni di due anni.

Dal prossimo anno, difatti, le auto che verranno prodotte nel Vecchio Continente dovranno limitare loro emissioni di **anidride carbonica** ad un massimo di **95 grammi per chilometro**. I concessionari del gruppo, dunque, temendo un impatto di questa decisione sulla produzione, hanno chiesto di spostare l'entrata in vigore al **2027** schierandosi, di fatto, contro il **Ceo Carlos Tavares** che si è detto a favore delle nuove norme Ue.

Stellantis, i concessionari all'Ue: "Spostare di 2 anni i limiti sulle emissioni"



Carlos Tavares, la richiesta dei concessionari in contrasto con la posizione del Ceo Stellantis (Foto da Ansa) – Allaguida.it

Nuovi attriti in casa Stellantis? Nelle ultime ore i concessionari si sarebbe schierati contro la posizione del Ceo **Carlos Tavares** in merito alle nuove normative dell'Unione Europea in materia di auto.

I concessionari, difatti, avrebbero inviato una lettera alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen chiedendo di spostare di due anni, dal **2025** al **2027**, l'entrata in vigore dei nuovi limiti sulle emissioni di anidride carbonica che dal prossimo anno passeranno a **95 gCO2/km**. Nella lettera, è stata espressa la preoccupazione sul punto considerando che ancora i clienti, con cui sono sempre in contatto, si rifiutano di passare all'elettrico per via dei prezzi, dell'**autonomia** e dell'**accessibilità**. Secondo i concessionari sarebbe chiaro che l'automotive non sarebbe ancora pronto per le vendite necessarie di auto elettriche. *“Questa crescente divergenza – spiegano- tra obiettivi normativi, prontezza del mercato e aspettative del produttore è motivo di preoccupazione”*.

Una richiesta simile, dunque, a quella presentata già nei giorni scorsi da parte dall'associazione dei costruttori europei (**Acea**). Anche **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) che ha definito un “paradosso” la scelta di introdurre questi limiti che porterebbero ad un **calo della produzione** di auto **endotermiche** in un periodo già duro per il settore.

In contrasto con la posizione di Tavares

La posizione dei concessionari, però, va in contrasto con quella dello stesso Ceo di Stellantis. **Tavares**, difatti, si è detto a favore delle norme europee sulle emissioni che **non possono essere modificate** in corsa, farlo, secondo l'amministratore delegato del gruppo “*sarebbe surreale*”. Intanto, Stellantis, su cui continuano le voci di una **possibile fusione con**

Renault, ha commentato spiegando di voler lavorare insieme ai propri concessionari per riuscire a trovare “*il mix perfetto*” di vendite entro i limiti imposti dall’Ue sulle emissioni. Infine, il gruppo si è detto orgoglioso perché, insieme ai concessionari, si è arrivati al **terzo posto** della classifica del mercato Bev europeo, molto vicino a **Tesla**.

News

Allaguida.it di proprietà di WEB 365 SRL - Piazza Tarquinia 5, 00183 Roma (RM) - Codice Fiscale e Partita I.V.A. 12279101005

Testata Giornalistica registrata presso il Tribunale di Roma con n°128/2023 del 27/09/2023

Copyright ©2024 - Tutti i diritti riservati

[Chi Siamo](#) - [Redazione](#) - [Privacy Policy](#) - [Disclaimer](#)

Gestione cookie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849