



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dall'8 al 14 ottobre 2024

Torino, 17 ottobre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Borsaitaliana.it	10/10/2024	<i>Industria automotive italiana, ANFIA: "Ad agosto indice della produzione crolla a -29,3%"</i>	2
	IlsecoloXIX.it	10/10/2024	<i>Industria automotive italiana, ANFIA: "Ad agosto indice della produzione crolla a -29,3%"</i>	4
	Milanofinanza.it	10/10/2024	<i>Auto elettriche, costi di riparazione e premi piu' alti</i>	5
	Mobilita.news	10/10/2024	<i>Crescita delle immatricolazioni, segnali positivi per il settore</i>	7
	Motorionline.com	10/10/2024	<i>Giorda: "La situazione del settore automotive in Italia e' incerta, la transizione verso l'elettrifi</i>	9
	Oggigreen.it	10/10/2024	<i>Gnl e bioGnl: in Italia gia' erogati da 168 stazioni per 5mila camion</i>	13
	Rienergia.staffettaonline.com	10/10/2024	<i>Proventi da ETS al servizio della decarbonizzazione</i>	16
	Teleborsa.it	10/10/2024	<i>Industria automotive italiana, ANFIA: "Ad agosto indice della produzione crolla a -29,3%"</i>	18
	Watergas.it	10/10/2024	<i>GNL e BioGNL: in Italia gia' erogati da 168 stazioni servizio e usati da oltre 5mila camion</i>	20
1+12	Libero Quotidiano	11/10/2024	<i>Landini parla di tutto, ma non dei lavoratori (S.Iacometti)</i>	22
18	Libero Quotidiano	11/10/2024	<i>La trattativa Stato-Stellantis. Tavares sbarca in Parlamento (A.Barbieri)</i>	24
1+2	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	11/10/2024	<i>Dieci milioni ai cassintegrati (N.Fagone La Zita)</i>	25
	Repubblica.it	11/10/2024	<i>Mercato italiano autocarri, ANFIA: a settembre +6,5%. In flessione veicoli trainati e autobus (-33,3</i>	27
	Lastampa.it	11/10/2024	<i>Mercato italiano autocarri, ANFIA: a settembre +6,5%. In flessione veicoli trainati e autobus (-33,3</i>	30
	Geagency.it	11/10/2024	<i>Trasporti, Anfia: A settembre +6,5% immatricolazioni camion, -33,3% per autobus</i>	33
	LeaseNews.it	11/10/2024	<i>Anfia: la produzione auto italiana ad agosto segna un -29,3%</i>	34
	Mobilita.news	11/10/2024	<i>Crescita del mercato degli autocarri a settembre 2024, ma veicoli trainati e autobus in calo</i>	35
	Rainews.it	11/10/2024	<i>Tavares in Parlamento per riferire sul futuro di Stellantis in Italia</i>	37
	Rienergia.staffettaonline.com	11/10/2024	<i>Biocarburanti gassosi e proventi da ETS per la decarbonizzazione dei trasporti</i>	39
	Torino.corriere.it	11/10/2024	<i>Crisi dell'auto, la Regione Piemonte stanZIA 10 milioni per gli operai cassaintegrati</i>	41
16	Il Sole 24 Ore	12/10/2024	<i>Tir, manovra da 700 milioni per rinnovare il parco circolante (M.Morino)</i>	43
	Autoprove.it	12/10/2024	<i>Quarto Aftermarket Report 2024: Focus sul Postvendita del futuro</i>	44
1+2/3	Gazzetta di Carpi	14/10/2024	<i>Filiera dei ricambi. L'Emilia da record non teme l'elettrico</i>	47
	Clickmobility.it	14/10/2024	<i>ANFIA: un settembre nero per le immatricolazioni dei bus</i>	50
	Partsweb.it	14/10/2024	<i>IA E DIGITALIZZAZIONE AL 10° ONE DAY TRUCK&LOGISTICS 2024</i>	52



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

INDUSTRIA AUTOMOTIVE ITALIANA, ANFIA: "AD AGOSTO INDICE DELLA PRODUZIONE CROLLA A -29,3%"

teleborsa



(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 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.

(TELEBORSA) 10-10-2024 20:34

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

 EN



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

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. 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). "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.



↑ FTSE MIB 0,43%
↓ SPREAD 128,52
↓ DOW JONES -0,18%
↓ DAX -0,23%

Menù

Cerca

MILANO
FINANZA

Accedi

Abbonati

[HOME](#)
[NOTIZIE](#)
[MERCATI](#)
[PATRIMONI](#)
[MF FASHION](#)
[GENTLEMAN](#)
NEW
[CLASS CNBC](#)
[CLASS TVMODA](#)
[EVENTI](#)
[NEWSFOGLIA IL GIORNALE](#)

[Dall'Italia](#)
[Dal mondo](#)
[Finanza](#)
[Economia](#)
[Tecnologia](#)
[Salute](#)
Politica
[Classifiche](#)
[Orsi & Tori](#)
[MF Newswires](#)
[Dossier](#)
[Da WSJ](#)
[Da Barron's](#)

/ News / Politica / Auto elettriche, costi di riparazione e premi più alti



⚡ POLITICA

Leggi dopo

Auto elettriche, costi di riparazione e premi più alti

di Silvia Valente

tempo di lettura 1 min

Le auto di nuova generazione, per specifiche tecniche e di costruzione, hanno di base dei costi di manutenzione più alti. 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 | [Auto elettriche, la rivincita di Marchionne](#)



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**

Le più lette degli ultimi sette giorni

Dividendi in arrivo a Piazza Affari: 16 azioni staccano le cedole. Le migliori opportunità fino a fine anno

Btp, meglio venderlo o tenerlo in portafoglio? Ecco perché può

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

alti. In particolare quelle elettriche portano ulteriori specificità che incidono sui prezzi», ha sottolineato **Davide Galli**, presidente Federcarrozziervi intervendo 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».

- [Leggi anche: Auto elettrica, l'Italia è indietro: solo 80 mila nuove nel 2024 e l'obiettivo di 4,3 milioni al 2030 è un miraggio](#)

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).

- [Leggi anche: Descalzi \(Eni\): l'Ue è nemica dell'industria, ecco perché il pil è fermo](#)

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)

- [Leggi anche: Stellantis, i concessionari contro l'ad Carlos Tavares: rinviare i target su auto elettrica ed emissioni](#)

Orario di pubblicazione: 10/10/2024 22:00

Ultimo aggiornamento: 10/10/2024 22:00

Condividi

Altre news della sezione Politica

Giancarlo Giorgetti: capitali privati per riqualificare il patrimonio immobiliare

Cybersecurity, come rispondere ex lege agli attacchi

Broker, italiani poco assicurati e stranieri alle porte

essere ora di incassare le plusvalenze

Del Vecchio, gli affari in stand-by di Leonardo Maria con la ex

Bnl, ok la cessione ad Accenture. Quattro sentenze danno ragione alla banca sul passaggio del back office

Poste Italiane, la privatizzazione è un affare per il retail tricolore

LifeStyle

Philip Morris, 10 anni di lqos: in Italia investimenti per 2,5 miliardi nella filiera agricola entro il 2027

La società ha festeggiato il decennale del lancio delle sigarette elettroniche con la...

Smart working, a Piazza Affari il lavoro da casa resiste. Ecco le regole in vigore in 25 società quotate

Se Amazon richiama i dipendenti in ufficio da gennaio 2025, le blue chip intervistate da ...

Mobilità
.NEWSPRESS
AGENCY

Crescita delle immatricolazioni, segnali positivi per il settore Aumento delle vendite nel settembre 2024, spinta dalle auto a benzina

Provate per voi

Lynk&Co 01: comfort e silenzio per la città

Scopriamo insieme le caratteristiche del Suv cinese ibrido - VIDEO

24/11/2023 17:24

Più lette

Un recente studio dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia) mette in luce un panorama incoraggiante per il mercato delle auto in Italia. Nel cumulato dei primi nove mesi del 2024, le vendite di autovetture a benzina aumentano del 22,6%, mentre quelle diesel segnano un incremento più contenuto dell'11,3%. Le auto ricaricabili hanno visto un aumento del 18,5%, le vendite di Gpl sono in crescita del 24,2%, mentre quelle a metano sono in forte calo dell'85,9%.

Nel mese di settembre 2024 sono state immatricolate oltre 136.000 autovetture, con un aumento del 22,7% rispetto allo stesso mese del 2022.

Analizzando i dati per tipologia di alimentazione, le autovetture a benzina hanno registrato una forte crescita del 32,2%, mentre le immatricolazioni di auto diesel hanno mostrato un calo del 2,5% rispetto a settembre 2022. I veicoli ad alimentazione alternativa continuano a guadagnare terreno, rappresentando il 55,2% del mercato a settembre, con volumi in crescita del 26,9% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Tra i modelli elettrici, che costituiscono il 47,1% del mercato di settembre, quelli ibridi mild e full hanno registrato una crescita del 34,8%. Le vetture a gas

Bologna: i sindacati chiedono misure urgenti di sicurezza per i lavoratori

Operaio investito da un treno lungo la Bologna-Venezia

04/10/2024 11:53



Corsica: sciopero porti e aeroporti

mostrano segnali contrastanti, con una quota dell'8,1% nel mese; le auto Gpl sono cresciute del 12,4%, mentre quelle a metano sono diminuite drasticamente dell'84,2%.

Questi dati delineano un mercato automobilistico italiano in evoluzione, caratterizzato da una crescente preferenza per veicoli a basse emissioni e una lenta ma costante riduzione della dipendenza dai combustibili tradizionali.

Il sindacato si oppone alla gestione tramite gara delle infrastrutture, rivendicando il mantenimento del controllo pubblico

🕒 04/10/2024 11:53



📍 Roma, RM, Italia
🕒 10/10/2024 07:07
👤 gig
📱 Mobilita.news

🚗♻️ Ue: i dazi sulle auto elettriche cinesi dividono i Paesi membri

Volkswagen critica la scelta e definisce l'approccio "sbagliato"

🕒 04/10/2024 13:39

📖 Suggestite



🚗♻️ Uk: 14 milioni di sterline per migliorare le condizioni di lavoro e l'innovazione nel settore dei trasporti

Fondi per aumentare i parcheggi per autocarri e sostenere la decarbonizzazione del trasporto merci

🕒 10/10/2024 10:40

Oltre 14 milioni di sterline sono stati stanziati dal governo britannico in collaborazione con l'industria per migliorare il settore dei trasporti con l'obiettivo di aumentare i parcheggi per gli autocarri... segue

🚗♻️ Bmw Group cresce nel settore dei veicoli elettrici

Aumento del 19,1% nelle vendite di BEV nei primi nove mesi del 2024

🕒 10/10/2024 10:40

In un contesto globale segnato da condizioni di mercato complesse, il Gruppo Bmw ha ottenuto una crescita significativa nel segmento dei veicoli completamente elettrici (Bev) nei primi nove mesi del 2024.... segue

🚗♻️ Tavares propone una profonda riorganizzazione per Stellantis con tagli a più livelli

Il piano potrebbe affrontare la crisi con tagli e rinnovamenti manageriali, ma la decisione finale spetta al Cda

🕒 10/10/2024 10:40

Carlos Tavares, amministratore delegato di Stellantis, sta elaborando un piano di riorganizzazione che potrebbe portare a significativi tagli a più livelli dell'azienda, come parte di una risposta strategica al... segue

📍 Eventi

Mobilità
.NEWS

Agenzia di stampa registrata presso il registro della stampa del tribunale di Roma con il numero 84/2020

Direttore responsabile: Natale Brunetto
Direttore editoriale: Paolo Di Prima
Casa editrice: Datastudio S.r.l.s.
Sede legale: Via Salaria, 825 00138 Roma
Partita IVA: IT15804341004

© Mobilita.news
Tutti i diritti riservati

urbevideo Reseal

i Agenzia

📞 Contattaci

📄 Lavora con noi

📧 Abbonati

i Privacy

i Condizioni d'uso

📡 Feed RSS

📄 Tutte le notizie

📄 Trasporto stradale

📄 Trasporto ferroviario

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IN EVIDENZA [BUSINESS E FLOTTE](#) [AUTO ELETTRICHE](#) [AUTO IBRIDE](#) [COM'È & COME VA](#) [SMARTWALL](#) [LIFESTYLE](#) [CONCESSIONARI](#)

AUTO

PRIMO PIANO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Giorda: “La situazione del settore automotive in Italia è incerta, la transizione verso l’elettrificazione rappresenta una sfida significativa [SPECIALE MOBILITÀ DEL FUTURO 2024]

Le dichiarazioni di Gianmarco Giorda direttore ANFIA in occasione di Mobilità del futuro 2024

di **Andrea Senatore** 10 Ottobre, 2024

[Mobilità del futuro 2024 >](#)



Il settore automotive è caratterizzato da una complessità e una varietà di componenti che lo rendono unico rispetto ad altri ambiti industriali. Per questo motivo, parlando di **Mobilità del futuro**, abbiamo voluto ascoltare anche il parere di **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di **ANFIA**, presente anche lui all'evento organizzato da **Brugola OEB**.

ULTIME NEWS



Tronzano: “Il Piemonte rimane il fulcro dell’auto a prescindere da Stellantis” [SPECIALE MOBILITÀ DEL FUTURO 2024]



Giorda: “La situazione del settore automotive in Italia è incerta, la transizione verso l’elettrificazione rappresenta una sfida significativa [SPECIALE MOBILITÀ DEL FUTURO 2024]



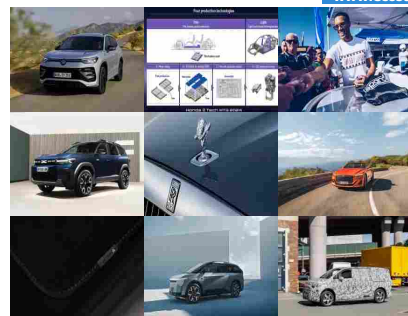
Corti: “Per le aziende è fondamentale un cambiamento di mentalità, bisogna restare aperti alle innovazioni” [SPECIALE MOBILITÀ DEL FUTURO 2024]

FOTO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



TUTTE LE FOTO >

Le dichiarazioni di Gianmarco Giorda direttore ANFIA in occasione di Mobilità del futuro 2024

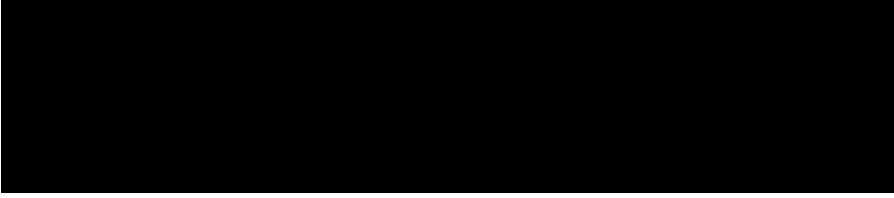
A **Gianmarco Giorda** abbiamo chiesto quella che è la situazione in Italia della filiera automotive in questa fase di transizione verso l'elettrico. **Il direttore Generale di ANFIA** ha dichiarato: "La situazione del settore automotive in Italia è attualmente molto complessa e incerta. Come già accennato, la transizione verso l'elettrificazione rappresenta una sfida significativa, ma ci sono anche molteplici fattori che contribuiscono a rendere questo periodo particolarmente delicato. A livello europeo, le vendite sono in calo, e questo è dovuto in parte a un potere d'acquisto che ha subito un forte impatto dall'inflazione. Anche se negli ultimi mesi l'inflazione ha mostrato segni di diminuzione, le conseguenze su mercato continuano a farsi sentire".

Giorda ha poi continuato dicendo: "Anche paesi importanti come la Germania stanno affrontando difficoltà, il che ha un impatto negativo sulla nostra filiera industriale. Per esempio, l'industria della componentistica italiana esporta oltre 5 miliardi di euro verso la **Germania**. Se l'economia tedesca rallenta, come sta accadendo, questo si riflette direttamente sul settore automotive italiano. Inoltre, in Italia, stiamo vivendo un problema più serio rispetto ad altre nazioni: negli ultimi anni, i volumi produttivi sono diminuiti. Nei primi nove mesi dell'anno, **Stellantis**, l'unico grande produttore in Italia, ha registrato **un calo del 40%** nella produzione. Queste circostanze stanno creando una sorta di tempesta perfetta per il settore, suscitando grande preoccupazione per i prossimi due o tre anni. Ci si potrebbe chiedere quali azioni potrebbero essere intraprese o cosa non è stato fatto per evitare questa situazione".

"Oggi, per affrontare le sfide del settore automotive, suggerirei due azioni fondamentali, pur riconoscendo la loro complessità. Prima di tutto, è importante rivedere il piano di elettrificazione previsto per **il 2035**, includendo soluzioni alternative come i carburanti sintetici, i biocarburanti e l'idrogeno per i **motori termici**, che potrebbero aiutare l'industria tradizionale a mantenere un ruolo significativo. In secondo luogo, desidero concretizzare uno studio realizzato con Stellantis, volto ad analizzare la competitività italiana rispetto ad altri paesi europei, proponendo una serie di interventi che potrebbero rendere l'Italia più attrattiva per investimenti e aziende nel settore automotive".

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.



☆☆☆☆☆ 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 BRUGOLA OEB GIANMARCO GIORDA MOBILITÀ DEL FUTURO 2024

LEGGI ALTRI ARTICOLI IN AUTO

LASCIA UN COMMENTO ▾

< NEWS PRECEDENTE News successiva >

ARTICOLI CORRELATI



Corti: “Per le aziende è fondamentale un cambiamento di mentalità, bisogna restare aperti alle innovazioni” [SPECIALE MOBILITÀ DEL FUTURO 2024]



Dell'Acqua: “Situazione invariata per i veicoli elettrici in concessionaria, c'è tanta curiosità ma ancora tanti dubbi” [SPECIALE MOBILITÀ DEL FUTURO 2024]

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



MOBILITÀ SOSTENIBILE

Gnl e bioGnl: in Italia già erogati da 168 stazioni per 5mila camion

by Redazione · 10 Ottobre 2024



Cresce la domanda globale di gas naturale liquefatto (GNL) e il settore coglie le sfide per decarbonizzare i settori del trasporto terrestre pesante e del marittimo, oltre che per le aree non servite da gasdotti, industrie e reti locali di distribuzione, come in Sardegna.

Nel trasporto terrestre pesante, complice anche la ritrovata competitività del GNL in relazione al differenziale di prezzo con il gasolio, in Italia anche quest'anno sta aumentando il numero delle stazioni di servizio che erogano GNL, oggi 168 (159 a fine 2023), e dei camion che li usano, oltre 5050 (4824), in crescita rispetto al 2023 seppur ancora molto lontano dagli obiettivi che l'Italia si è data recependo la direttiva comunitaria sullo sviluppo dei carburanti alternativi. La domanda complessiva di GNL per gli usi finali è stimata per quest'anno poco sotto 200 mila tonnellate, in ripresa dopo il calo dovuto alla crisi, anche se i volumi sono ancora decisamente inferiori ai potenziali del mercato. I dati, calcolati da MBS Consulting, sono emersi nel corso di tre sessioni di lavoro nell'ambito della **ConferenzaGNL** durante la mostra-convegno "**Fueling Tomorrow**" dedicata alle nuove tendenze nel campo della trasformazione dei carburanti tradizionali e dei nuovi vettori energetici alternativi e sostenibili.

L'appuntamento, organizzato da **BolognaFiere Water&Energy (società partecipata da BolognaFiere e Mirumir)** ha visto il contributo di tutti i principali attori della filiera del GNL in Italia, con la partecipazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza

Cerca

CERCA

Articoli recenti

Gnl e bioGnl: in Italia già erogati da 168 stazioni per 5mila camion
 Dronitaly, Advanced Air Mobility con enormi potenzialità ma in Italia mancano risorse pubbliche
 UIGA partecipa alla 2a Roma Eco Race con cinque equipaggi ufficiali
 12 ottobre, a Roma la 2° Roma Eco Race
 Mobilità: a Bologna le aziende del settore carburanti

Energetica, del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco e del GSE, così come delle associazioni ANFIA, ANITA, Confitarma e Assoarmatori. Gli eventi sono stati promossi in collaborazione con Federchimica-Assogasliquidi, il cui Presidente del Gruppo GNL, Costantino Amadei ha aperto i lavori della prima sessione della ConferenzaGNL. La relazione introduttiva dei lavori è stata a cura di Claudia Checchi, Partner MBS Consulting.

“Il GNL – ha dichiarato **Paolo Angelini, Amministratore Delegato di BolognaFiere Water&Energy** – è considerato un carburante chiave nella transizione energetica, poiché permette di ridurre le emissioni di CO₂ rispetto ai combustibili fossili tradizionali come il carbone e il petrolio, e svolge un ruolo fondamentale nella decarbonizzazione dei settori del trasporto e della produzione”.

ITALIA IN PRIMA LINEA NELLE INFRASTRUTTURE. Negli usi del GNL in piccola scala l'Italia si conferma in prima linea nello sviluppo di un sistema infrastrutturale solido e sostenuto per l'approvvigionamento primario. Sistema che si sta per espandere con nuovi impianti, bettoline e sistemi di micro liquefazione la cui realizzazione è sostenuta dalle risorse messe a disposizione dal Piano nazionale complementare a PNRR.

BIOGNL UNA RISPOSTA SOSTENIBILE ALLE SFIDE AMBIENTALI. Il bioGNL, una versione rinnovabile del GNL prodotta da fonti organiche, come scarti alimentari e agricoli, è stato un tema chiave per le prospettive di decarbonizzazione dei trasporti, che può garantire un passaggio coerente oltre il gas naturale fossile. Sono stati analizzati gli sviluppi normativi e tecnici del bioGNL, con la partecipazione di esponenti del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, del GSE, e di aziende leader nel settore.

GNL PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI PESANTI E MARITTIMI. Grazie alle normative europee, come il Regolamento AFIR e il sistema ETS, il GNL – sempre più nella sua formulazione di bioGNL – si conferma un carburante alternativo di eccellenza per ridurre le emissioni nel trasporto pesante. Come emerso dai dibattiti in corso a Fueling Tomorrow, il GNL continuerà a giocare un ruolo centrale nel mix energetico globale, con una prevista stabilizzazione dei prezzi. La sua crescente competitività rispetto ai carburanti tradizionali lo rende una soluzione sempre più attrattiva per i settori industriali e dei trasporti.

“FUELING TOMORROW” RIFERIMENTO PER IL MONDO DELL'ENERGIA. Fino all'11 ottobre, al centro della mostra-convegno a BolognaFiere, le tecnologie e soluzioni dedicate alle future stazioni di servizio, veri e propri hub che prevederanno la coesistenza di soluzioni energetiche diversificate. Nel corso dei diversi **tavoli di lavoro e conferenze** organizzati con aziende, esperti del settore, università e istituzioni, i **“carburanti del futuro”** come soluzioni energetiche che vedono l'abbinamento di carburanti tradizionali (resi più ecologici grazie a tecnologie innovative) con soluzioni come green gas, idrogeno, biometano, bioGPL, ricarica elettrica, GNL (Gas Naturale Liquefatto) e BioGNL. Numerose le associazioni che collaborano alla creazione del programma dei convegni: **Federchimica-Assogasliquidi, Assopetroli-Assoenergia, Unem,**

Email

I agree with the Terms and conditions and the Privacy policy

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Commenti recenti

Nessun commento da mostrare.

POPULAR



Gnl e bioGnl: in Italia già erogati da 168 stazioni per 5mila camion

Cresce la domanda globale di gas naturale liquefatto (GNL) e



Dronitaly, Advanced Air Mobility con enormi potenzialità ma in Italia mancano risorse pubbliche

Il mercato dei droni è ancora in fase embrionale ma



UIGA partecipa alla 2a Roma Eco Race con cinque equipaggi ufficiali

UIGA partecipa alla 2a Roma Eco Race con cinque equipaggi

H2IT, NGV Italy, ADACI. Importante il sostegno di Q8 e IP-Gruppo API (event partner) oltre a Enjoy come mobility partner. Tper e Axpo sono Platinum Sponsor.

SHARE THIS



BIOGNL GNL

LASCIA UN COMMENTO

Write your comment..

Name

Email

Website

Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento.

INVIA COMMENTO

YOU MIGHT BE INTERESTED IN



6 Ottobre 2024

Mobilità: a Bologna le aziende del settore carburanti



20 Settembre 2024

Mobilità: Federmetano chiede il riconoscimento "zero carbon" per il biometano



10 Settembre 2024

2° Roma Eco Race: iscrizioni aperte dal 10 settembre, vince chi consuma meno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Proventi da ETS al servizio della decarbonizzazione

Proventi da ETS al servizio della decarbonizzazione

giovedì, 10 ottobre 2024 Redazione ()

Dal 9 all'11 ottobre, Bologna ospita il Fueling Tomorrow, la manifestazione risultato della sinergia delle consolidate esperienze di Mirumir e BFE e dedicata ai vettori e carburanti sia tradizionali sia innovativi, in ottica di sostenibilità. Ricca di eventi e iniziative, la tre giorni ha ospitato la tavola rotonda dedicata alle soluzioni per la transizione nei trasporti e nelle industrie. Attorno al tavolo, i principali stakeholder del settore che, intervistati dal Direttore editoriale di RiEnergia Lisa Orlandi, hanno espresso le posizioni delle rispettive associazioni di appartenenza in materia di decarbonizzazione, PNRR e altri aspetti rilevanti legati al mondo dei trasporti.



Nel corso dell'evento, Silvia Migliorini, Direttore di Federchimica-Assogasliquidi, sulla necessità di percorrere la strada verso la decarbonizzazione, ha evidenziato come Assogasliquidi condivida gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ definiti dall'Unione Europea. Peraltro, il GPL ed il GNL rappresentati dall'Associazione da sempre si pongono - nel panorama delle fonti energetiche per gli usi finali del settore civile, industriale e della mobilità - tra i prodotti più virtuosi sia in termini di contenimento delle emissioni di anidride carbonica sia dal punto di vista del rispetto dei parametri sempre più stringenti in termini di qualità dell'aria.

Le Imprese di Assogasliquidi condividono gli obiettivi di decarbonizzazione che stanno investendo in ricerca, sviluppo e produzione di soluzioni bio e rinnovabili per continuare ad abbattere in modo considerevole l'impronta carbonica del GPL e del GNL: le soluzioni di bioGPL, bioGNL e DME rinnovabile sono esempi concreti dello sforzo delle Imprese per poter fornire ai settori industriali, della mobilità e del residenziale, carburanti e combustibili in linea con i criteri di sostenibilità. In questo, il recente PNIEC sostiene il percorso avviato prevedendo targets sfidanti di produzione di bioGPL e DME rinnovabile al 2030 pari a circa il 50% della domanda attuale di GPL, con investimenti pari a circa 4 miliardi di euro.

Per giungere a quei target è però necessario uno specifico supporto pubblico che Assogasliquidi chiede con forza a Parlamento e Governo, in linea con quanto già fatto per lo sviluppo - ad esempio - di fotovoltaico e biometano. In questo contesto, le misure di sostegno come quelle che il MIMIT ha voluto prevedere per il retrofit a GPL e metano dei veicoli circolanti dovrebbero andare nella giusta direzione anche della riduzione delle emissioni di CO₂ del parco auto circolanti e, quindi, auspichiamo vengano confermati anche per il 2025.

Per quanto riguarda il GNL, si tratta di insistere sul percorso intrapreso dalle imprese con una crescita costante della produzione bio che secondo l'Osservatorio di MBS Consulting Spa, ha visto nel 2023 la nascita di 7 nuovi impianti di produzione per un totale di 18 e una capacità produttiva di 40.000 t/a di BioGNL. Nel 2024 sono previsti 5 nuovi impianti con ulteriori 7 in fase di progettazione. Sempre più ampia disponibilità di BioGNL è poi attesa tramite l'utilizzo del servizio di Virtual Liquefaction offerto dagli impianti di rigassificazione e dalla realizzazione di impianti di microliquefazione sul territorio nazionale.

In questo senso, le infrastrutture saranno tutte pronte entro la scadenza del 2026, ma occorre sostenere l'acquisto e l'utilizzo di veicoli per il trasporto stradale pesante ad alta sostenibilità alimentati a GNL e bioGNL, così come lo sforzo del mondo armatoriale per ampliare la flotta navale alimentata con questi carburanti alternativi.

Parlando poi di PNRR, la Migliorini afferma che il fondo complementare al PNRR ha previsto apposite risorse (pari inizialmente a 220 milioni poi rimodulati da successivi provvedimenti) per lo sviluppo della rete infrastrutturale del GNL e bioGNL: le risorse finanziano la realizzazione di impianti di liquefazione, punti di rifornimento di GNL e BioGNL e acquisto di navi per il bunkeraggio ed hanno rappresentato un forte impulso agli investimenti nelle infrastrutture. Assogasliquidi fin da subito - ed ancora oggi - continua la Migliorini, ha supportato le Imprese associate anche al fine di superare le criticità emerse in alcuni casi nelle procedure autorizzative, criticità che ci auguriamo possano essere risolte positivamente per garantire alle Imprese il rispetto dei cronoprogrammi indicati nel Piano complementare, cronoprogrammi che - per alcuni aspetti - necessitano di una valutazione aggiornata per verificarne la loro compatibilità con le tempistiche autorizzative e di assegnazione dei fondi, fermo restando il relativo cronoprogramma finanziario.

Si può comunque affermare che i progetti messi in campo e lo stato di attuazione e di realizzazione degli stessi ci portano a poter affermare che in tempi brevi (in linea con le indicazioni del Piano) l'Italia potrà contare su una rete di

logistica infrastrutturale completa a disposizione del mercato degli utilizzi del GNL e bioGNL off-grid, del comparto dell'autotrasporto pesante e del settore marittimo.

Infine, relativamente ai proventi delle aste derivanti dalla prossima implementazione delle misure nazionali di recepimento della nuova direttiva comunitaria in materia di ETS, Assogasliquidi -insieme a Anfia, Anita, Confitarma e Unem ha chiesto al Governo ed alle Commissioni parlamentari di assicurare che tali proventi vengano impiegati per adottare misure di decarbonizzazione nei settori coinvolti . La richiesta muove dal fatto, come sottolinea la Migliorini, che i carburanti alternativi come il GPL/bioGPL ed GNL/BioGNL saranno indispensabili per centrare gli obiettivi previsti dalla nuova direttiva in materia di ETS2 nel settore della mobilità pesante (sia stradale che marittima). Per questo, è stato chiesto al Parlamento ed al Governo di far sì che la parte disponibile dei proventi delle aste ETS venissero reimpiegate nei settori che li andranno a generare, in particolare modo per sostenere lo sviluppo di produzioni bio e rinnovabili dei carburanti . Le Istituzioni hanno ritenuto di accogliere queste richieste e quindi nel provvedimento finale di recepimento della direttiva ETS2 è stata inserita un'apposita previsione nel senso da noi auspicato. Pur conoscendo le difficoltà ed il forte impatto che la nuova normativa ETS avrà sulla mobilità ma anche sul settore del residenziale, Assogasliquidi ritiene che la compensazione chiesta possa supportare un virtuoso processo di ampliamento dell'offerta di bioGPL, bioGNL e DME rinnovabile.

Tag Cloud



Giovedì 10 Ottobre 2024, ore 21.14



teleborsa

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

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

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

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

Economia 10 ottobre 2024 - 20.34



(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 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

Argomenti trattati

Stati Uniti (87) · Germania (73) · Francia (54)

Altre notizie

- ▶ Appuntamenti macroeconomici del 17 settembre 2024
- ▶ Industria, ISTAT, produzione stabile in agosto
- ▶ Crolla a Piazza Affari il comparto media dell'Italia
- ▶ Italia, Produzione industriale (YoY) in agosto
- ▶ Italia, Prezzi produzione (YoY) in agosto
- ▶ Produzione industriale Germania (YoY) in agosto

Seguici su Facebook



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.

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ [Ordini industria USA \(MoM\) in agosto](#)
- ▶ [Germania, Ordini industria \(MoM\) in agosto](#)
- ▶ [Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 \(-4,3%\) e chiede misure straordinarie di supporto](#)
- ▶ [ANFIA: Mercato auto UE: ad agosto calo del 16,5% rispetto al 2023](#)



SEZIONI

Tutte le notizie
Italia
Europa
Mondo
Ambiente
Costume e società
Economia
Finanza
Politica
Scienza e tecnologia
Indicazioni di trading
Migliori e peggiori
In breve

QUOTAZIONI

Tutti i mercati
Azioni Italia
ETF ETC/ETN
Obbligazioni
Fondi
Cambi e Valute
Materie Prime
Tassi
Futures e Derivati
Sedex
Warrant
Rating Agenzie
EuroTLX

RUBRICHE

Gli Editoriali
Gli Speciali
Top Mind
Accadde Oggi

VIDEO

Il Punto sulle Commodities
Buongiorno dalla Borsa
1 minuto in Borsa
Focus sugli ETF
Notizie dal Forex
Tutti i Video

AGENDA

Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi
Coefficienti di rettificazione
Corporate Actions

Teleborsa - Agenzia Stampa reg. Tribunale Roma n. 169/61 del 18/02/1961 – email: redazione@teleborsa.it - Direttore Responsabile: Valeria Di Stefano

Copyright © 2024 Teleborsa P.IVA 00919671008. Tutti i diritti riservati. E' vietata la riproduzione anche parziale del materiale presente sul sito. Software, design e tecnologia di Teleborsa; hosting su server famm Teleborsa. I dati, le analisi ed i grafici hanno carattere indicativo; qualsiasi decisione operativa basata su di essi è presa dall'utente autonomamente e a proprio rischio. **Avviso sull'uso e sulla proprietà dei dati**.

Le foto presenti su www.teleborsa.it sono di pubblico dominio o soggette a licenza di pubblicazione in concessione a Teleborsa. Chiunque ritenesse che la pubblicazione di un'immagine leda diritti di autore è pregato di segnalarlo all'indirizzo di e-mail redazione@teleborsa.it. Sarà nostra cura provvedere all'accertamento ed all'eventuale rimozione.



PIPECARE®

AREA PERSONALE

[AZIENDE](#)
[PRODOTTI](#)
[EVENTI](#)
[NEWS](#)
[FORMAZIONE](#)
[ASSOCIAZIONI](#)
[GESTIONE RETI](#)
[CHI SIAMO](#)
[RIVISTA WATERGAS.IT](#)

» Redazione Watergas.it » Varie

TORNA ALLA LISTA

10 ott 2024



Il dato emerso durante la mostra-convegno Fueling Tomorrow in corso a BolognaFiere. Italia in prima linea nella realizzazione di infrastrutture, impatti su trasporti pesanti e marittimi.



Cresce la domanda globale di gas naturale liquefatto (GNL) e il settore coglie le sfide per decarbonizzare i settori del trasporto terrestre pesante e del marittimo, oltre che per le aree non servite da gasdotti, industrie e reti locali di distribuzione, come in Sardegna.

Nel trasporto terrestre pesante, complice anche la ritrovata competitività del GNL in relazione al differenziale di prezzo con il gasolio, in Italia anche quest'anno sta aumentando il numero delle stazioni di servizio che erogano GNL, oggi 168 (159 a fine 2023), e dei camion che li usano, oltre 5050 (4824), in crescita rispetto al 2023 seppur ancora molto lontano dagli obiettivi che l'Italia si è data recependo la direttiva comunitaria sullo sviluppo dei carburanti alternativi. La domanda complessiva di GNL per gli usi finali è stimata per quest'anno poco sotto 200 mila tonnellate, in ripresa dopo il calo dovuto alla crisi, anche se i volumi sono ancora decisamente inferiori ai potenziali del mercato. I dati, calcolati da MBS Consulting, sono emersi nel corso di tre sessioni di lavoro nell'ambito della ConferenzaGNL durante la mostra-convegno "Fueling Tomorrow" dedicata alle nuove tendenze nel campo della trasformazione dei carburanti tradizionali e dei nuovi vettori energetici alternativi e sostenibili.



L'appuntamento, organizzato da BolognaFiere Water&Energy (società partecipata da BolognaFiere e Mirumir) ha visto il contributo di tutti i principali attori della filiera del GNL in Italia, con la partecipazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco e del GSE, così come delle associazioni ANFIA, ANITA, Confitarma e Assoarmatori. Gli eventi sono stati promossi in collaborazione con Federchimica-Assogasliquidi, il cui Presidente del Gruppo GNL, Costantino Amadei ha aperto i lavori della prima sessione della ConferenzaGNL. La relazione introduttiva dei lavori è stata a cura di Claudia Checchi, Partner MBS Consulting.



"Il GNL - ha dichiarato Paolo Angelini, Amministratore Delegato di BolognaFiere Water&Energy - è

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

considerato un carburante chiave nella transizione energetica, poiché permette di ridurre le emissioni di CO₂ rispetto ai combustibili fossili tradizionali come il carbone e il petrolio, e svolge un ruolo fondamentale nella decarbonizzazione dei settori del trasporto e della produzione”.

ITALIA IN PRIMA LINEA NELLE INFRASTRUTTURE. Negli usi del GNL in piccola scala l'Italia si conferma in prima linea nello sviluppo di un sistema infrastrutturale solido e sostenuto per l'approvvigionamento primario. Sistema che si sta per espandere con nuovi impianti, bettoline e sistemi di micro liquefazione la cui realizzazione è sostenuta dalle risorse messe a disposizione dal Piano nazionale complementare a PNRR.

BIOGNL UNA RISPOSTA SOSTENIBILE ALLE SFIDE AMBIENTALI. Il bioGNL, una versione rinnovabile del GNL prodotta da fonti organiche, come scarti alimentari e agricoli, è stato un tema chiave per le prospettive di decarbonizzazione dei trasporti, che può garantire un passaggio coerente oltre il gas naturale fossile. Sono stati analizzati gli sviluppi normativi e tecnici del bioGNL, con la partecipazione di esponenti del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, del GSE, e di aziende leader nel settore.

GNL PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI PESANTI E MARITTIMI. Grazie alle normative europee, come il Regolamento AFIR e il sistema ETS, il GNL - sempre più nella sua formulazione di bioGNL - si conferma un carburante alternativo di eccellenza per ridurre le emissioni nel trasporto pesante. Come emerso dai dibattiti in corso a Fueling Tomorrow, il GNL continuerà a giocare un ruolo centrale nel mix energetico globale, con una prevista stabilizzazione dei prezzi. La sua crescente competitività rispetto ai carburanti tradizionali lo rende una soluzione sempre più attrattiva per i settori industriali e dei trasporti.

“FUELING TOMORROW” RIFERIMENTO PER IL MONDO DELL'ENERGIA. Fino all'11 ottobre, al centro della mostra-convegno a BolognaFiere, le tecnologie e soluzioni dedicate alle future stazioni di servizio, veri e propri hub che prevederanno la coesistenza di soluzioni energetiche diversificate. Nel corso dei diversi tavoli di lavoro e conferenze organizzati con aziende, esperti del settore, università e istituzioni, i “carburanti del futuro” come soluzioni energetiche che vedono l'abbinamento di carburanti tradizionali (resi più ecologici grazie a tecnologie innovative) con soluzioni come green gas, idrogeno, biometano, bioGPL, ricarica elettrica, GNL (Gas Naturale Liquefatto) e BioGNL. Numerose le associazioni che collaborano alla creazione del programma dei convegni: **Federchimica-Assogasiliquidi, Assopetroli-Assoenergia, Unem, H2IT, NGV Italy, ADACI.** Importante il sostegno di **Q8 e IP-Gruppo API (event partner)** oltre a **Enjoy** come mobility partner.

Tper e Axpo sono Platinum Sponsor.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

WATERGAS.IT BY AGENDA SRL
Via Privata Minturno 14
20127 Milano (MI) Italy

ACQUAGENDA E GASAGENDA
L'annuario di informazione tecnico
commerciale dell'industria italiana del gas e

089849

L'INTERVISTA-DELIRIO SULLA "STAMPA"

Landini parla di tutto, ma non dei lavoratori

SANDRO IACOMETTI a pagina 12

Le sparate del sindacalista Landini ci spiega pure cosa fare sul premierato Ma sui lavoratori non dice neanche una parola



Maurizio Landini (LaP)

SANDRO IACOMETTI

Vertenze, crisi aziendali, delocalizzazioni, cassa integrazione? Macché. Ricomparso a grande richiesta ieri in una delle sue interviste a tutta pagina sulla *Stampa*, Maurizio Landini ha tutt'altri pensieri per la testa. La sua preoccupazione principale è «la svolta autoritaria» che il governo starebbe mettendo in atto non con manganelli e olio di ricino e neanche con i moschetti, ma con terribili riforme liberticide e atteggiamenti anti-democratici e anti-costituzionali. Nell'ordine: «Autonomia differenziata, premierato, ddl sicurezza e attacco alla magistratura». Un percorso eversivo che porterà il Paese, e questo è un sempreverde del segretario della Cgil, «a sbattere». Si tratta solo di capire quando, perché il sindacalista lo dice da un paio di anni e nel frattempo l'occupazione ha raggiunto livelli record, il potere d'acquisto delle famiglie ha tenuto malgrado

le bordate dell'inflazione, il Pil continua a viaggiare a ritmi uguali e in alcuni casi più accelerati rispetto alle principali economie Ue, l'avanzo primario è ricomparso nei conti pubblici dopo 4 anni di assenza e i mercati hanno ritrovato la fiducia nell'Italia (-100 punti circa di spread rispetto a Draghi).

In attesa di questa grande tranvata che, secondo Landini, ci attende inesorabile all'orizzonte, un problema grosso c'è davvero. Ed è la crisi dell'automotive. Le elettriche non si vendono, le immatricolazioni generali sono crollate in tutta Europa, con Stellantis che ha fatto peggio degli altri, perdendo quote importanti di mercato e spegnendo gran parte delle sue catene di montaggio in Italia dove la produzione ad agosto, stando ai dati diffusi ieri dall'Istat e rielaborati da Anfia, è precipitata del 72%. Una

percentuale molto simile al calo registrato nei principali impianti del gruppo controllato a metà dagli Agnelli-Elkann. Non solo, la situazione è diventata così preoccupante e insostenibile che dopo il tentativo infruttuoso del governo e del ministro del made in Italy Adolfo Urso di portare ad un tavolo i vertici di Stellantis per avere chiarezza sul piano industriale del gruppo e sul futuro della fabbriche, su ispirazione di Carlo Calenda, il quale, bisogna ammetterlo, da mesi batte sulla questione, tutti gli schieramenti hanno deciso fosse opportuno convocare il capo azienda Carlo Tavares in Parlamento, per provare a inchiodarlo alle sue responsabilità. Convocazione fissata non a data da destinarsi, ma proprio per oggi. E non è finita, perché per la prima volta da anni i sindacalisti di Cgil, Cisl e Uil hanno deciso di muoversi in maniera compatta proclamando un'azione congiunta di protesta contro Stellantis per il 18 ottobre.

Ebbene? Parliamo un po' del gruppo che sta diventando la principale zavorra della nostra manifattura (diverse decine di migliaia di lavoratori tra diretti e indotto rischiano il posto)? Cerca che ti ricerca la parola Stellantis non compare mai. E il problema dell'automotive? L'unico vago riferimento spunta verso la fine della lunga intervista. Una prima volta quando Landini parlando della crisi dell'industria spiega che «ci sono settori strategici come quello dell'auto e non solo che sono a rischio di esistenza in Italia e in Europa». Una seconda, nella penultima risposta, a metà dell'ultima colonna dell'articolo, quando in

un lungo elenco di iniziative sindacali il leader della Cgil inserisce pure, bonà sua, lo sciopero dei metalmeccanici del 18. Ora, siamo uomini di mondo e capiamo perfettamente che parlare di corda in casa dell'impiccato (*la Stampa* è del gruppo Gedi, controllato da Exor che a sua volta controlla anche metà capitale di Stellantis) non è carino. Basti pensare che per un articolo poco gradito all'editore *la Repubblica* (anch'essa del gruppo Gedi) qualche mese fa è stata costretta a mandare al macero circa 100mila copie del quotidiano già stampate. E non vorremmo mai che lo spiacevole episodio si ripe-

tesse. Ma che senso ha intervistare il segretario del principale sindacato del Paese se non può parlare della crisi di più stretta attualità? La realtà è che ne *la Stampa* né Landini volevano parlare di fabbriche, ma solo, come recita il titolo dei «nuovi tagli e della svolta autoritaria». A parte qualche passaggio la chiacchierata col capo della Cgil è tutta volta a criticare la futura manovra del governo. Che nessuno ha ancora visto, ma su cui Landini non ha dubbi: «Hanno deciso di tagliare la sanità, la scuola, i salari e il sistema della pensioni». Per questi fondati e concreti motivi la decisione è presa: sarà sciopero generale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

OGGI L'AUDIZIONE DEL MANAGER

La trattativa Stato-Stellantis Tavares sbarca in Parlamento

L'ad del gruppo si prepara al match rivendicando in una nota la «grande performance» dei marchi principali in molti Paesi Ue. Ma ad agosto la produzione auto crolla del 72%

ATTILIO BARBIERI

■ Oggi il numero uno di Stellantis, Carlos Tavares, è atteso in audizione, alla Sala del Mappamondo, davanti alle commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato. Il manager che secondo le indiscrezioni amplificate da *Bloomberg* avrebbe intenzione di por mano a «una profonda riorganizzazione» è chiamato a illustrare lo stato (disastroso) della produzione in Italia del gruppo che si è mangiato Fiat Chrysler. Lo stato, ma soprattutto le prospettive.

Dopo l'allarme sugli utili comunicato a settembre, la posizione del manager portoghese è meno solida che in passato, come dimostrano le voci mai smentite, della caccia a un sostituto tra i Marchionne-boy Luca De Meo e Alfredo Altavilla. Ieri, in una nota, Stellantis prova a dissipare i venti di crisi, dipingendo uno scenario che fa a pugni con la congiuntura industriale italiana costellata di impianti fermi e cassa integrazione a pioggia. Stellantis chiude il terzo trimestre con il 17,6% di quota nei mercati Eu29», si legge nel comunicato, «e mantiene il secondo posto della classifica europea. I brand Dodge e Jeep hanno aumentato le vendite rispetto allo scorso anno». Il gruppo è numero uno in Francia, Italia e Portogallo, sia a settembre sia sul totale anno. Non basta: ha mantenuto il 30% del mercato sul totale anno in Francia e oltre il 31% in Italia, con 5 modelli fra le 10 vetture più vendute in entrambi i paesi. In Francia, i modelli più venduti include-

no Peugeot 208, 308, 2008, 3008, e Citroën C3; in Italia Fiat Panda, Lancia Ypsilon, Citroën C3, Peugeot 208 e Jeep Avenger, che è il SUV più venduto. Insomma, a leggere queste righe parrebbe che il gruppo franco italiano stia navigando con il vento in poppa. Non è così, naturalmente.

A fornire indicazioni sul vero stato dell'automotive nel Belpaese è un'analisi dell'Anfia. Ad agosto 2024, la produzione dell'industria italiana di settore nel suo insieme registra un calo del 29,3% rispetto ad agosto 2023 e l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una va-

riazione tendenziale negativa del 41,9% e diminuisce del 22,7% nei primi otto mesi del 2024 sullo stesso periodo 2023. Male anche l'indicatore della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e motori: -24,7%. Agosto è stato disastroso. Secondo i dati preliminari dell'Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture ammonta nel mese ad appena 1mila esemplari. In calo del 72,1% su agosto 2023.

Ieri le opposizioni hanno annunciato una mozione unitaria sull'automotive, che chiede all'esecutivo una presa di posizione più netta. «Il governo in questi mesi non ha avuto il coraggio di avanzare a Stellantis alcune richieste semplici e chiare». Nella mozione si chiede la predisposizione di un pacchetto di iniziative a supporto della filiera produttiva italiana la possibilità di garantire cash flow per investimenti; il rientro in Italia dei modelli Fiat programmati su Serbia, Polonia e Marocco; la conferma della gigafactory di Termoli. Mozione anche della maggioranza in cui i partiti che lo sostengono chiedono al governo di avanzare una proposta alla Ue «per rivedere da subito il percorso del Green Deal».

Intanto, ieri, l'esecutivo ha esercitato il *golden power* nella cessione di Comau da Stellantis a una società controllata dal fondo statunitense One Equity Partners, con la prescrizione esplicita di mantenere in Italia impianti, direzione, ricerca e sviluppo. A Piazza Affari il titolo Stellantis ha chiuso a 12,19 euro, in calo dello 0,21%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La vicenda



● La Regione Piemonte ha annunciato una indennità formazione a sostegno dei lavoratori dell'automotive

● Si tratta di una misura da 10 milioni di euro destinata ai lavoratori in Cig dell'auto

● La crisi del comparto sta colpendo duramente la filiera piemontese

● Torino ha toccato il record di ore di Cig

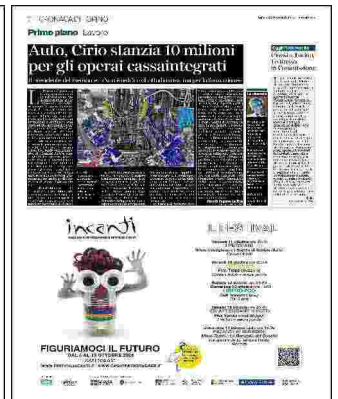
LA REGIONE: È FORMAZIONE

Dieci milioni ai cassintegrati

La Regione è pronta a stanziare un fondo di 10 milioni come indennità di formazione ai lavoratori.

a pagina 2

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Auto, Cirio stanZIA 10 milioni per gli operai cassaintegrati

Il presidente del Piemonte: «Non è reddito di cittadinanza, ma per la formazione»

La Regione è pronta a stanziare un fondo di 10 milioni come indennità di formazione ai lavoratori del settore automotive in cassa integrazione. È questa la misura annunciata ieri durante la riunione del tavolo regionale sull'auto che ha visto protagonisti istituzioni e sindacati. Una strategia che anticipa di 24 ore l'intervento del ceo di Stellantis Tavares che proprio oggi interverrà alla Commissione attività produttive della Camera per «offrire un quadro esaustivo sulla produzione in Italia». Ma a soffrire a Torino non è solo l'ex Fiat (lo stop produttivo di Mirafiori doveva concludersi il 14 ottobre, proseguirà fino al 4 novembre) ma tutto l'indotto e chi collabora con altri marchi. Con 730 imprese e 56 mila addetti, infatti, l'automotive è uno dei settori trainanti dell'economia piemontese, ma anche quello che rischia di pagare il prezzo più alto.

I posti a rischio, secondo le stime di Anfia, potrebbero addirittura arrivare a 18-20 mila nei prossimi anni. Per questo i sindacati sono pronti allo sciopero nazionale il 18 otto-



Con 730 imprese, 56 mila addetti e 16 miliardi di export l'automotive è uno dei settori trainanti dell'economia piemontese

bre, mentre la Regione corre ai ripari. «Ritenendo il settore fondamentale, abbiamo deciso per una misura in grado di integrare il reddito di chi percepisce un ammortizzatore sociale — hanno spiegato il governatore Cirio e gli assessori Chlorino e Tronzano—. L'obiettivo è duplice: fornire ai dipendenti quelle competenze

che possano renderli appetibili sul mercato e, al contempo, sostenere le persone in difficoltà a causa della contrazione del reddito». L'intervento, con una dotazione di 10 milioni recuperati dai fondi Fse, verrà definito nei dettagli in una prossima riunione prevista a novembre.

La misura di sostegno non

vuole assomigliare al Reddito di cittadinanza eliminato prontamente dal governo Meloni. «Non è una misura assistenziale, ma di politica attiva — ha aggiunto Cirio — e vorremmo arrivare al 2026. Se un lavoratore ha uno stipendio di 1.200 euro e va in cassa integrazione a 800 euro per più di 6 mesi, rischia di mettere in crisi la sua famiglia. Non lasciamo indietro nessuno». Soddisfatti, a metà, i sindacati. «Si tratta di un segnale importante — affermano i segretari generali della Cisl, Luca Caretti e Rocco Cutrì — uno strumento che potrebbe rappresentare un modello virtuoso per altri settori in sofferenza». Più esigenti Uilm e Cgil: «Proposta positiva, ma chiediamo un piano industriale di lungo periodo» ha sottolineato il segretario generale Uilm, Luigi Paoone, mentre per Giorgio Airaud, segretario regionale Cgil Piemonte «tutto dipenderà dalle quantità economiche messe a disposizione, dal numero di lavoratori coinvolti e dai criteri con cui si attribuirà l'eventuale ammortizzatore sociale integrativo».

Nicolò Fagone La Zita

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Mercato italiano autocarri, ANFIA: a settembre +6,5%. In flessione veicoli trainati e autobus (-33,3%)



L'appello dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica: "Riformare le attuali politiche per l'autotrasporto per promuovere un effettivo rinnovo del parco veicolare circolante in Italia"

11 ottobre 2024 - 13.06

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Nel mese di settembre il comparto degli autocarri torna a crescere, mentre i veicoli trainati e gli autobus proseguono il trend negativo con cali a doppia cifra. Analizzando nel dettaglio il mercato di settembre 2024, nel mese sono stati rilasciati 1.718 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+6,5% rispetto a settembre 2023) e 882 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-33,3%), suddivisi in 76 rimorchi (-32,7%) e 806 semirimorchi (-33,3%). È quanto rileva l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA) nel report sul mercato italiano degli autocarri, rimorchi-semirimorchi e autobus di settembre 2024.

Nei primi nove mesi del 2024 si contano 22.642 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 2,2% in più rispetto ai primi nove mesi del 2023, e 10.272 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-14,4% rispetto a gennaio-settembre 2023), così ripartiti: 1.010 rimorchi (+0,2%) e 9.262 semirimorchi (-15,7%).

Per gli autocarri, nei primi nove mesi del 2024, tre aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +6,8% il Nord-Est, +1,1 il Nord-Ovest e +0,5% l'area Sud e Isole; in flessione, invece, le regioni del Centro (-0,9%).

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	42.454	-0,14%
FTSE 100	8.225	-0,15%
FTSE MIB	34.106	+0,09%
Germany DAX	19.234	+0,12%
Hang Seng Index*	21.245,71	+3,50%
Nasdaq	18.282	INV.
Nikkei 225	39.559,00	+0,45%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Per classi di peso, a gennaio-settembre 2024 i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora la crescita più significativa (+138,9%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (+20,5%) e dai veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+1,5%). In calo, invece, i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (-3,6%) e i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-2,7%).

Nei primi nove mesi del 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 5,2%, mentre i trattori stradali chiudono a -0,6%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i veicoli da cantiere (+28,6%), mentre la variazione è lievemente negativa per i veicoli stradali (-0,4%). Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi nove mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,8% (era dell'1,9% a gennaio-settembre 2023), per un totale di 416 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,3% nei primi nove mesi del 2023).

"In vista dell'approssimarsi della sessione di bilancio per il 2025, si rinnova l'invito già condiviso dalle principali associazioni del settore a riformare le attuali politiche per l'autotrasporto allo scopo di promuovere un effettivo rinnovo del parco veicolare circolante in Italia – commenta Luca Sra, delegato ANFIA per il trasporto merci –. Superare un approccio discontinuo in favore di una programmazione pluriennale delle misure di supporto agli investimenti risulta infatti fondamentale tanto per ridurre l'età media dei mezzi destinati al trasporto merci (tra le più alte in Europa) che per sostenere le imprese nella sfida della transizione verso una piena decarbonizzazione del comparto. La sostituzione di tecnologie ormai obsolete con motorizzazioni di ultima generazione alimentate a gas naturale (compressato o liquefatto) o diesel permette infatti l'immediata riduzione delle emissioni di CO2 grazie alla loro piena compatibilità con i rispettivi biocarburanti – ossia il biometano e l'HVO. Nelle more di tale riforma, si auspica la tempestiva pubblicazione del decreto direttoriale attuativo dell'ultima edizione del cd. Fondo Investimenti e la reintroduzione di agevolazioni fiscali per l'acquisto di beni strumentali sostenibili come i veicoli commerciali ad alimentazione alternativa".

In riferimento ai veicoli trainati, nei primi nove mesi del 2024 tutte le aree geografiche tranne il Sud e Isole, che chiude a +0,7%, registrano una flessione: più lieve nelle regioni del Centro (-3,3%), mentre calano a doppia cifra il Nord-Ovest (-22,2%) e il Nord-Est (-26%). Le marche estere totalizzano 5.679 libretti di circolazione a gennaio-settembre 2024 (-22,1%); variazione negativa, più contenuta, anche per le marche nazionali (-2,3%), con 4.593 libretti.

"Anche il mese di settembre si chiude in negativo per le immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi sia in Italia che all'estero – afferma Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA –. Il calo di mercato di quest'anno sta incidendo ancor di più sul già lento rinnovo del vetusto parco circolante italiano. Auspichiamo che, nella legge di bilancio 2025, si trovino le

risorse per rafforzare il settore, così come attendiamo la pubblicazione del decreto direttoriale per la definizione dei tempi e delle modalità di prenotazione dei 25 milioni stanziati dal DM Investimenti del 2024. Solo così potremmo rispondere con rapidità alle sfide legate all'efficienza energetica e alla sicurezza nel trasporto merci".

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a settembre 2024 399 nuove unità, con un decremento del 33,3% rispetto a settembre 2023. Nel nono mese dell'anno, con un'inversione di tendenza, tutti i comparti registrano un andamento negativo: calano a doppia cifra gli autobus adibiti al TPL (-41%), gli autobus e midibus turistici (-35,7%) e i minibus (-30,1%), mentre presentano una flessione più contenuta gli scuolabus (-2,2%).

Nei primi nove mesi del 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 4.800 (+21% rispetto a gennaio-settembre 2023). Nel cumulato tutti i segmenti mantengono invece una variazione positiva: +114% i minibus, +36,9% gli autobus e midibus turistici, +13,1% gli scuolabus e +5,6% gli autobus adibiti al TPL.

"Come nel mese precedente, anche a settembre il mercato degli autobus registra una pesante flessione a doppia cifra – afferma **Andrea Rampini, presidente della Sezione Autobus di ANFIA** –. L'auspicio di ANFIA è che in legge di bilancio possano esserci risorse dedicate al rinnovo del parco autobus oltre alle già citate richieste di concludere la rendicontazione del primo quinquennio del PSNMS - Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile e ampliare la finanziabilità degli autobus ibridi (HEV) per l'extraurbano".

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 24,5% a gennaio-settembre 2024 (contro il 13,9% dei primi nove mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 23,6% (19,8% a gennaio-settembre 2023).

A livello territoriale, infine, nei primi nove mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Centro (+57,6%) e nel Sud e isole (+46,4%), mentre calano del 3,8% nel Nord-Ovest e del 19,8% nel Nord-Est.

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,09

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Mercato italiano autocarri, ANFIA: a settembre +6,5%. In flessione veicoli trainati e autobus (-33,3%)

L'appello dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica: "Riformare le attuali politiche per l'autotrasporto per promuovere un effettivo rinnovo del parco veicolare circolante in Italia"

TELEBORSA

Publicato il 11/10/2024
Ultima modifica il 11/10/2024 alle ore 13:01



Nel mese di settembre il comparto degli autocarri torna a crescere, mentre i veicoli trainati e gli autobus proseguono il trend negativo con cali a doppia cifra. Analizzando nel dettaglio il mercato di settembre 2024, nel mese sono stati rilasciati 1.718 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+6,5%

rispetto a settembre 2023) e 882 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-33,3%), suddivisi in 76 rimorchi (-32,7%) e 806 semirimorchi (-33,3%). È quanto rileva l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA) nel report sul mercato italiano degli autocarri, rimorchi-semirimorchi e autobus di settembre 2024.

Nei primi nove mesi del 2024 si contano **22.642 libretti di circolazione di nuovi autocarri**, il 2,2% in più rispetto ai primi nove mesi del 2023, e **10.272 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti** (-14,4% rispetto a gennaio-settembre 2023), così ripartiti: 1.010 rimorchi (+0,2%) e 9.262 semirimorchi (-15,7%).

Per gli **autocarri**, nei primi nove mesi del 2024, **tre aree geografiche del Paese** presentano una variazione positiva: +6,8% il Nord-Est, +1,1 il Nord-Ovest e +0,5% l'area Sud e Isole; in flessione, invece, le regioni del Centro (-0,9%).

Per classi di peso, a gennaio-settembre 2024 i **veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate** registrano ancora la crescita più significativa (+138,9%), seguiti dai **veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate** (+20,5%) e dai **veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate** (+1,5%). In calo, invece, i **veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate** (-3,6%) e i **veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate** (-2,7%).

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

13/09/2024



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

01/10/2024

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

23/09/2024

Mercato di rimorchi e semirimorchi, UNRAE: luglio a -3,0% e agosto a -17,5%

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

11/10/2024

1 minuto in Borsa 11 ottobre 2024

11/10/2024

Nei primi nove mesi del 2024, gli **autocarri rigidi** risultano in crescita del 5,2%, mentre i **trattori stradali** chiudono a -0,6%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i **veicoli da cantiere** (+28,6%), mentre la variazione è lievemente negativa per i

veicoli stradali (-0,4%). Analizzando il **mercato per alimentazione**, nei primi nove mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,8% (era dell'1,9% a gennaio-settembre 2023), per un totale di 416 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,3% nei primi nove mesi del 2023).

"In vista dell'approssimarsi della sessione di bilancio per il 2025, si rinnova l'invito già condiviso dalle principali associazioni del settore a riformare le attuali politiche per l'autotrasporto allo scopo di promuovere un effettivo rinnovo del parco veicolare circolante in Italia - commenta **Luca Sra, delegato ANFIA per il trasporto merci** -. Superare un approccio discontinuo in favore di una programmazione pluriennale delle misure di supporto agli investimenti risulta infatti fondamentale tanto per ridurre l'età media dei mezzi destinati al trasporto merci (tra le più alte in Europa) che per sostenere le imprese nella sfida della transizione verso una piena decarbonizzazione del comparto. La sostituzione di tecnologie ormai obsolete con motorizzazioni di ultima generazione alimentate a gas naturale (compressore o liquefatto) o diesel permette infatti l'immediata riduzione delle emissioni di CO2 grazie alla loro piena compatibilità con i rispettivi biocarburanti - ossia il biometano e l'HVO. Nelle more di tale riforma, si auspica la tempestiva pubblicazione del decreto direttoriale attuativo dell'ultima edizione del cd. Fondo Investimenti e la reintroduzione di agevolazioni fiscali per l'acquisto di beni strumentali sostenibili come i veicoli commerciali ad alimentazione alternativa".

In riferimento ai **veicoli trainati**, nei primi nove mesi del 2024 tutte le aree geografiche tranne il Sud e Isole, che chiude a +0,7%, registrano una flessione: più lieve nelle regioni del Centro (-3,3%), mentre calano a doppia cifra il Nord-Ovest (-22,2%) e il Nord-Est (-26%). Le **marche estere** totalizzano 5.679 libretti di circolazione a gennaio-settembre 2024 (-22,1%); variazione negativa, più contenuta, anche per le **marche nazionali** (-2,3%), con 4.593 libretti.

"Anche il mese di settembre si chiude in negativo per le immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi sia in Italia che all'estero - afferma **Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA** -. Il calo di mercato di quest'anno sta incidendo ancor di più sul già lento rinnovo del vetusto parco circolante italiano. Auspichiamo che, nella legge di bilancio 2025, si trovino le risorse per rafforzare il settore, così come attendiamo la pubblicazione del decreto direttoriale per la definizione dei tempi e delle modalità di prenotazione dei 25 milioni stanziati dal DM Investimenti del 2024. Solo così potremmo rispondere con rapidità alle sfide legate all'efficienza energetica e alla sicurezza nel trasporto merci".

Il **mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg** totalizza a settembre 2024 399 nuove unità, con un decremento del 33,3% rispetto a settembre 2023. Nel nono mese dell'anno, con un'inversione di tendenza, tutti i comparti registrano un andamento negativo: calano a doppia cifra gli autobus adibiti al TPL (-41%), gli autobus e midibus turistici (-35,7%) e i minibus (-30,1%), mentre

Abusivismo finanziario,
CONSOB oscura 8 siti: totale
sale a 1.152

11/10/2024

JPMorgan, terzo trimestre
sopra le attese ma
aumentano accantonamenti
su crediti

11/10/2024

Francoforte: balza in avanti
Sixt

> 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?

presentano una flessione più contenuta gli scuolabus (-2,2%).

Nei primi nove mesi del 2024, i **libretti di autobus rilasciati** sono 4.800 (+21% rispetto a gennaio-settembre 2023). Nel cumulato tutti i segmenti mantengono invece una variazione positiva: +114% i minibus, +36,9% gli autobus e midibus turistici, +13,1% gli scuolabus e +5,6% gli autobus adibiti al TPL.

"Come nel mese precedente, anche a settembre il mercato degli autobus registra una pesante flessione a doppia cifra - afferma **Andrea Rampini, presidente della Sezione Autobus di ANFIA** -. L'auspicio di ANFIA è che in legge di bilancio possano esserci risorse dedicate al rinnovo del parco autobus oltre alle già citate richieste di concludere la rendicontazione del primo quinquennio del PSNMS - Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile e ampliare la finanziabilità degli autobus ibridi (HEV) per l'extraurbano".

Secondo l'**alimentazione**, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 24,5% a gennaio-settembre 2024 (contro il 13,9% dei primi nove mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 23,6% (19,8% a gennaio-settembre 2023).

A livello territoriale, infine, nei primi nove mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Centro (+57,6%) e nel Sud e isole (+46,4%), mentre calano del 3,8% nel Nord-Ovest e del 19,8% nel Nord-Est.

Servizio a cura di **teleborsa**

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDI News Network S.p.A.

Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -

P.I. 01578251009 Società soggetta

all'attività di direzione e coordinamento

di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

[Scrivi alla redazione](#)

[Contatti](#)

[CMP](#)

[Pubblicità](#)

[Cookie Policy](#)

[Sede](#)

[Dati Societari](#)

[Privacy](#)

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

HOME ECONOMIA

Trasporti, Anfia: A settembre +6,5% immatricolazioni camion, -33,3% per autobus

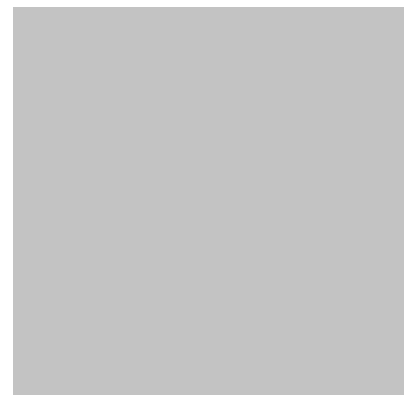
11 Ottobre 2024

Nel mese di settembre il comparto degli autocarri torna a crescere, mentre i veicoli trainati e gli autobus proseguono il trend negativo con cali a doppia cifra. Lo comunica [Anfia](#).

Analizzando nel dettaglio il mercato, lo scorso mese sono stati rilasciati 1.718 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+6,5% rispetto a settembre 2023) e 882 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-33,3%), suddivisi in 76 rimorchi (-32,7%) e 806 semirimorchi (-33,3%). Nei primi nove mesi del 2024 si contano 22.642 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 2,2% in più rispetto ai primi nove mesi del 2023, e 10.272 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-14,4% rispetto a gennaio-settembre 2023), così ripartiti: 1.010 rimorchi (+0,2%) e 9.262 semirimorchi (-15,7%).

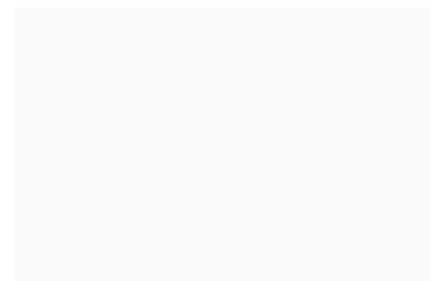
(Segue)

Ti potrebbe interessare anche



Trasporti, Giorda (Anfia): "Al Governo proposta per rinnovare parco circolante"

08 Novembre 2023



INFOGRAFICA INTERATTIVA Andamento del prezzo del carburante, continua il calo iniziato a settembre

12 Dicembre 2023 di Redazione

L'andamento del prezzo medio settimanale della benzina della benzina dal 2021 ad oggi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Anfia: la produzione auto italiana ad agosto segna un -29,3%

La produzione domestica delle sole autovetture ammonta a circa 4mila unità nel mese, in calo del 72,1% su agosto 2023. Lo dice **l'Anfia**. Ad agosto 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme¹ 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 autoveicoli² (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...c ontinua agger lee la notizia

immagine

Mobilità
.NEWSPRESS
AGENCY

Crescita del mercato degli autocarri a settembre 2024, ma veicoli trainati e autobus in calo ANFIA richiama l'attenzione sulla necessità di politiche strutturali per il rinnovo del parco veicolare e la transizione energetica

I dati dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia) evidenziano la necessità di riforme per accelerare la transizione verso tecnologie più sostenibili nel settore degli autocarri, che a settembre 2024 ha mostrato un aumento del 6,5% rispetto allo stesso periodo del 2023, rendendo fondamentale l'adozione di politiche pluriennali per favorire investimenti continui e il rinnovo del parco veicolare italiano, tra i più obsoleti d'Europa, attraverso l'introduzione di incentivi fiscali per l'acquisto di veicoli commerciali sostenibili e una rapida pubblicazione del decreto attuativo del Fondo Investimenti 2024.

Nel mercato dei veicoli trainati si sono registrate solo 882 nuove immatricolazioni con un calo significativo dei rimorchi (-32,7%) e dei semirimorchi (-33,3%), mentre nei primi nove mesi del 2024 le immatricolazioni di autocarri sono aumentate del 2,2% rispetto all'anno precedente totalizzando 22.642 nuovi libretti sebbene i veicoli trainati abbiano subito una contrazione del 14,4% con 10.272 nuove unità immatricolate, spingendo Anfia a auspicare che la legge di bilancio 2025 preveda risorse adeguate per supportare il

Provate per voi

Lynk&Co 01: comfort e silenzio per la città

Scopriamo insieme le caratteristiche del Suv cinese ibrido - VIDEO

🕒 24/11/2023 17:24

🏆 Più lette

Bologna: i sindacati chiedono misure urgenti di sicurezza per i lavoratori

Operaio investito da un treno lungo la Bologna-Venezia

🕒 04/10/2024 11:53



Corsica: sciopero porti e aeroporti

Il sindacato si oppone alla gestione tramite gara delle infrastrutture, rivendicando il mantenimento del controllo pubblico

settore e incentivare il rinnovo del parco circolante, affrontando così le sfide legate all'efficienza energetica e alla sicurezza nel trasporto merci.

Le zone che hanno registrato la crescita più significativa nelle immatricolazioni di autocarri sono il nord-est (+6,8%), il nord-ovest (+1,1%) e il sud e le isole (+0,5%).

A settembre 2024 il mercato degli autobus ha registrato un significativo rallentamento con una contrazione del 33,3% rispetto all'anno precedente, in particolare per gli autobus per il trasporto pubblico locale (-41%), seguiti da autobus e midibus turistici (-35,7%) e minibus (-30,1%). Tuttavia nei primi nove mesi del 2024 le immatricolazioni complessive di autobus hanno mostrato un incremento del 21%, sostenuto dall'aumento dei veicoli a gas, elettrici e ibridi, che rappresentano rispettivamente il 24,5% e il 23,6% del totale. **Anfia** sottolinea l'importanza di destinare risorse specifiche nel bilancio 2025 per supportare il rinnovo del parco autobus, in particolare nei segmenti extraurbani e nelle tecnologie ibride.

🕒 04/10/2024 11:53



Ue: i dazi sulle auto elettriche cinesi dividono i Paesi membri

Volkswagen critica la scelta e definisce l'approccio "sbagliato"

🕒 04/10/2024 13:39

Eventi

Mobilità .NEWS

Agenzia di stampa registrata presso il registro della stampa del tribunale di Roma con il numero 84/2020

Direttore responsabile: Natale Brunetto
Direttore editoriale: Paolo Di Prima
Casa editrice: Datastudio S.r.l.s.
Sede legale: Via Salaria, 825 00138 Roma
Partita IVA: IT15804341004

© Mobilita.news
 Tutti i diritti riservati

Agenzia

Contattaci

Lavora con noi

Abbonati

Privacy

Condizioni d'uso

Feed RSS

Tutte le notizie

Trasporto stradale

Trasporto ferroviario

Trasporto marittimo e fluviale

Roma, RM, Italia
 11/10/2024 14:30
 Gig
 Mobilita.news

Suggestite

Completata la produzione dei conci per il tunnel del Brennero: sostenibilità ed efficienza al centro

Oltre 200.000 conci prodotti riutilizzando il materiale di scavo per il rivestimento del tunnel ferroviario

🕒 11/10/2024 14:30

Il cantiere della galleria di base del Brennero segna un nuovo traguardo con la conclusione della produzione dei conci presso lo stabilimento Isocell di Hinterrigger. Dal 2017 sono stati prodotti oltre... segue

Rimodulazione delle accise su diesel e benzina: impatti e nuove sfide per i consumatori

Il riallineamento voluto dal governo solleva preoccupazioni sui costi per automobilisti e settore commerciale

🕒 11/10/2024 14:26

Il recente annuncio del governo italiano di rimodulare le accise su diesel e benzina ha aperto un acceso dibattito, con timori crescenti riguardo l'impatto economico sui

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di Stellantis in Italia

Alle 13,30 l'amministratore delegato di Stellantis sarà nella Sala del Mappamondo per incontrare le Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato.

11/10/2024 Giulia Dellepiane

L'amministratore delegato di Stellantis Carlos Tavares

Grande attesa oggi per l'audizione alla Camera dei Deputati dell'amministratore delegato di Stellantis Carlos Tavares. Alle 13,30 è atteso alla Sala del Mappamondo di Montecitorio dove riferirà, in inglese, alle commissioni Attività Produttive della camera e Industria del Senato. Audizione che si preannuncia tesa. L'ad sarà invitato a spiegare come intenda invertire il declino industriale dell'auto nel nostro Paese. Declino che si inserisce nella crisi internazionale dell'automotive, all'interno della quale, tuttavia, Stellantis fa la prestazione peggiore di tutte le case europee.

Sullo sfondo resta lo sciopero generale nazionale dell'automotive, con manifestazione a Roma, proclamato da Cgil, Cisl e Uil per il prossimo 18 ottobre.

La produzione in picchiata in Italia

Il 2024 rischia di chiudersi con meno di 500 mila veicoli assemblati nel Paese, la metà dell'obiettivo di un milione dibattuto con il Ministero delle Imprese nei mesi scorsi.

Anche la produzione di Mirafiori è in picchiata. Secondo l'ultimo report trimestrale della Fim Cisl, i volumi produttivi misurati nei primi 9 mesi sono pari a 22.240 unità rispetto alle 70.365 rilevate nel 2023. Un calo, quindi, pari a -68,4%. Il 91% dei volumi dello stabilimento torinese, pari a 20.210, sono rappresentati dalla 500 elettrica, il restante dalle produzioni Maserati con 2.030 unità. Quest'ultime ben lontane dalle 41.000 unità prodotte nel

2017, anno di punta delle produzioni Maserati. La situazione è in peggioramento e per i prossimi mesi non si vedono segnali di miglioramento.

Le mosse di Governo e opposizioni

Le opposizioni hanno presentato una mozione unitaria volta a bloccare “la fuga di Stellantis dall’Italia”, chiedendo “iniziative a supporto della filiera” dell’auto, lo stop alla delocalizzazione dei fornitori, un piano di assunzioni di giovani e il mantenimento nel Paese della progettazione. La maggioranza ha risposto con una mozione per impegnare il governo a rivedere la svolta elettrica in Ue e a convocare i vertici di Stellantis affinché precisino i termini del piano per l’Italia. Per evitare rischi, intanto, Palazzo Chigi ha sì autorizzato la casa a cedere il 50,01% dei robot Comau al fondo statunitense One Equity, imponendo, però, ai sensi del golden power obblighi riguardo al mantenimento in Italia di impianti, direzione, ricerca e sviluppo.

L’audizione arriva il giorno dopo il consiglio di amministrazione di Chrysler, società americana del gruppo, a Detroit, a cui ha partecipato Tavares e che è stato convocato per discutere dei risultati deludenti, di tagli ai costi, di un rimpasto ai vertici di marchi e mercati con uscite di peso, nonché, della successione dello stesso ad, programmata per il 2026. Un processo già “in corso”, ricorda la multinazionale.

I nuovi fondi regionali in Piemonte

Intanto ieri nel grattacielo della Regione Piemonte a Torino si è riunito il tavolo sull’auto con istituzioni e sindacati. La Regione ha annunciato di essere pronta a stanziare 10 milioni di euro di Fondi sociali europei come indennità di formazione ai lavoratori del settore automotive in cassa integrazione. L’obiettivo è fornire ai dipendenti quelle competenze che possano renderli appetibili sul mercato e, al contempo, sostenere le persone in difficoltà a causa della contrazione del reddito. I fondi saranno definiti nei dettagli a novembre e copriranno tutto il 2025.

Con 730 imprese e 56 mila addetti, infatti, l’automotive è uno dei settori trainanti dell’economia piemontese, ma anche quello che rischia di pagare il prezzo più alto. Secondo le stime di **Anfia**, i posti a rischio potrebbero addirittura arrivare a 18-20 mila nei prossimi anni.

La Regione precisa che i fondi non sono un sussidio, come il reddito di cittadinanza, ma servono per politiche attive.

Soddisfatte parzialmente Cgil, Cisl e Uil, che valutano positiva la misura ma attendono di vedere come verrà applicata e ritengono comunque indispensabile un piano industriale di lungo periodo.

Biocarburanti gassosi e proventi da ETS per la decarbonizzazione dei trasporti

Biocarburanti gassosi e proventi da ETS per la decarbonizzazione dei trasporti giovedì, 10 ottobre 2024 Redazione ()

Dal 9 all'11 ottobre, Bologna ospita il Fueling Tomorrow, la manifestazione risultato della sinergia delle consolidate esperienze di Mirumir e BFW e dedicata ai vettori e carburanti sia tradizionali sia innovativi, in ottica di sostenibilità. Ricca di eventi e iniziative, la tre giorni ha ospitato la tavola rotonda dedicata alle soluzioni per la transizione nei trasporti e nelle industrie. Attorno al tavolo, i principali stakeholder del settore che, intervistati dal Direttore editoriale di RiEnergia Lisa Orlandi, hanno espresso le posizioni delle rispettive associazioni di appartenenza in materia di decarbonizzazione, PNRR e altri aspetti rilevanti legati al mondo dei trasporti.



Nel corso dell'evento, Silvia Migliorini, Direttore di Federchimica-Assogasliquidi, sulla necessità di percorrere la strada verso la decarbonizzazione, ha evidenziato come Assogasliquidi condivida gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ definiti dall'Unione Europea. Peraltro, il GPL ed il GNL rappresentati dall'Associazione da sempre si pongono - nel panorama delle fonti energetiche per gli usi finali del settore civile, industriale e della mobilità - tra i prodotti più virtuosi sia in termini di contenimento delle emissioni di anidride carbonica sia dal punto di vista del rispetto dei parametri sempre più stringenti in termini di qualità dell'aria.

Le Imprese di Assogasliquidi condividono gli obiettivi di decarbonizzazione e stanno investendo in ricerca, sviluppo e produzione di soluzioni bio e rinnovabili per continuare ad abbattere in modo considerevole l'impronta carbonica del GPL e del GNL: le soluzioni di bioGPL, bioGNL e DME rinnovabile sono esempi concreti dello sforzo delle Imprese per poter fornire ai settori industriali, della mobilità e del residenziale, carburanti e combustibili in linea con i criteri di sostenibilità. In questo, il recente PNIEC sostiene il percorso avviato prevedendo targets sfidanti di produzione di bioGPL e DME rinnovabile al 2030 pari a circa il 50% della domanda attuale di GPL, con investimenti pari a circa 4 miliardi di euro.

Per giungere a quei target è però necessario uno specifico supporto pubblico che Assogasliquidi chiede con forza a Parlamento e Governo, in linea con quanto già fatto per lo sviluppo - ad esempio - di fotovoltaico e biometano. In questo contesto, le misure di sostegno come quelle che il MIMIT ha voluto prevedere per il retrofit a GPL e metano dei veicoli circolanti dovrebbero andare nella giusta direzione anche della riduzione delle emissioni di CO₂ del parco auto circolanti e, quindi, auspichiamo vengano confermati anche per il 2025.

Per quanto riguarda il GNL, si tratta di insistere sul percorso intrapreso dalle imprese con una crescita costante della produzione bio che secondo l'Osservatorio di MBS Consulting Spa, ha visto nel 2023 la nascita di 7 nuovi impianti di produzione per un totale di 18 e una capacità produttiva di 40.000 t/a di BioGNL. Nel 2024 sono previsti 5 nuovi impianti con ulteriori 7 in fase di progettazione. Sempre più ampia disponibilità di BioGNL è poi attesa tramite l'utilizzo del servizio di Virtual Liquefaction offerto dagli impianti di rigassificazione e dalla realizzazione di impianti di microliquefazione sul territorio nazionale.

In questo senso, le infrastrutture saranno tutte pronte entro la scadenza del 2026, ma occorre sostenere l'acquisto e l'utilizzo di veicoli per il trasporto stradale pesante ad alta sostenibilità alimentati a GNL e bioGNL, così come lo sforzo del mondo armatoriale per ampliare la flotta navale alimentata con questi carburanti alternativi.

Parlando poi di PNRR, Silvia Migliorini afferma che il fondo complementare al PNRR ha previsto apposite risorse (pari inizialmente a 220 milioni poi rimodulati da successivi provvedimenti) per lo sviluppo della rete infrastrutturale del GNL e bioGNL: le risorse finanziano la realizzazione di impianti di liquefazione, punti di rifornimento di GNL e BioGNL e acquisto di navi per il bunkeraggio ed hanno rappresentato un forte impulso agli investimenti nelle infrastrutture. Assogasliquidi fin da subito - ed ancora oggi - continua il Direttore di Federchimica-Assogasliquidi, ha supportato le Imprese associate anche al fine di superare le criticità emerse in alcuni casi nelle procedure autorizzative, criticità che ci auguriamo possano essere risolte positivamente per garantire alle Imprese il rispetto dei cronoprogrammi indicati nel Piano complementare, cronoprogrammi che - per alcuni aspetti - necessitano di una valutazione aggiornata per verificarne la loro compatibilità con le tempistiche autorizzative e di assegnazione dei fondi, fermo restando il relativo cronoprogramma finanziario.

Si può comunque affermare che i progetti messi in campo e lo stato di attuazione e di realizzazione degli stessi ci

portano a poter affermare che in tempi brevi (in linea con le indicazioni del Piano) l'Italia potrà contare su una rete di logistica infrastrutturale completa a disposizione del mercato degli utilizzi del GNL e bioGNL off-grid, del comparto dell'autotrasporto pesante e del settore marittimo.

Infine, relativamente ai proventi delle aste derivanti dalla prossima implementazione delle misure nazionali di recepimento della nuova direttiva comunitaria in materia di ETS, Assogasliquidi -insieme a Anfia, Anita, Confitarma e Unem ha chiesto al Governo ed alle Commissioni parlamentari di assicurare che tali proventi vengano impiegati per adottare misure di decarbonizzazione nei settori coinvolti. La richiesta muove dal fatto, come sottolinea Silvia Migliorini, che i carburanti alternativi come il GPL/bioGPL ed GNL/BioGNL saranno indispensabili per centrare gli obiettivi previsti dalla nuova direttiva in materia di ETS2 nel settore della mobilità pesante (sia stradale che marittima). Per questo, è stato chiesto al Parlamento ed al Governo di far sì che la parte disponibile dei proventi delle aste ETS venissero reimpiegate nei settori che li andranno a generare, in particolare modo per sostenere lo sviluppo di produzioni bio e rinnovabili dei carburanti. Le Istituzioni hanno ritenuto di accogliere queste richieste e quindi nel provvedimento finale di recepimento della direttiva ETS2 è stata inserita un'apposita previsione nel senso da noi auspicato. Pur conoscendo le difficoltà ed il forte impatto che la nuova normativa ETS avrà sulla mobilità ma anche sul settore del residenziale, Assogasliquidi ritiene che la compensazione chiesta possa supportare un virtuoso processo di ampliamento dell'offerta di bioGPL, bioGNL e DME rinnovabile.

Tag Cloud

CRONACA

 Attiva le notifiche
[CRONACA](#) [POLITICA](#) [ECONOMIA](#) [JUVE](#) [TORO](#) [SPORT](#) [CULTURA](#) [TEMPO LIBERO](#) [METEO](#) [VIDEO](#) [PIEMONTE](#) [SPECIALE INFRASTRUTTURE](#)

IN EVIDENZA

L'esercito di Israele ha sparato contro le basi Unifil, in Libano: cosa sappiamo finora e come sono coinvolti i militari italiani

Crisi dell'auto, la Regione Piemonte stanZIA 10 milioni per gli operai cassaintegrati

di Nicolò Fagone La Zita

Il presidente del Piemonte Alberto Cirio: «Non è reddito di cittadinanza, ma per la formazione»



Maltempo, esondazione del torrente Orba in Piemonte

Disagi alla viabilità nelle zone di Capriata e Pedrosa

La Regione è pronta a stanziare **un fondo di 10 milioni** come indennità di formazione ai lavoratori del settore automotive **in cassa integrazione**. È questa la misura annunciata ieri durante la riunione del tavolo regionale sull'auto che ha visto protagonisti istituzioni e sindacati. **Una strategia che anticipa di 24 ore l'intervento del ceo di Stellantis Tavares** che proprio oggi interverrà alla Commissione attività produttive della Camera per «offrire un quadro esaustivo sulla produzione in Italia». **Ma a soffrire a Torino non è solo l'ex Fiat** (lo stop produttivo di Mirafiori doveva concludersi il 14 ottobre, proseguirà fino al 4 novembre) ma tutto l'indotto e chi collabora con altri marchi. Con 730 imprese e 56 mila addetti, infatti,

l'automotive è uno dei settori trainanti dell'economia piemontese, ma anche quello che rischia di pagare il prezzo più alto.

I posti a rischio, secondo le stime di **Anfia**, potrebbero addirittura arrivare a 18-20 mila nei prossimi anni. Per questo i sindacati sono pronti allo sciopero nazionale il 18 ottobre, mentre la Regione corre ai ripari.

«Ritenendo il settore fondamentale, abbiamo deciso per una misura in grado di integrare il reddito di chi percepisce un ammortizzatore sociale — hanno spiegato il governatore Cirio e gli assessori Chiorino e Tronzano —. L'obiettivo è duplice: fornire ai dipendenti quelle competenze che possano renderli appetibili sul mercato e, al contempo, sostenere le persone in difficoltà a causa della contrazione del reddito». L'intervento, con una dotazione di 10 milioni recuperati dai fondi Fse, verrà definito nei dettagli in una prossima riunione prevista a novembre.

La misura di sostegno non vuole assomigliare al Reddito di cittadinanza eliminato prontamente dal governo Meloni. «Non è una misura assistenziale, ma di politica attiva — ha aggiunto Cirio — e vorremmo arrivare al 2026. Se un lavoratore ha uno stipendio di 1.200 euro e va in cassa integrazione a 800 euro per più di 6 mesi, rischia di mettere in crisi la sua famiglia. Non lasciamo indietro nessuno». Soddisfatti, a metà, i sindacati. «Si tratta di un segnale importante — affermano i segretari generali della Cisl, Luca Caretti e Rocco Cutrì — uno strumento che potrebbe rappresentare un modello virtuoso per altri settori in sofferenza». Più esigenti Uilm e Cgil: «Proposta positiva, ma chiediamo un piano industriale di lungo periodo» ha sottolineato il segretario generale Uilm, Luigi Paone, mentre per Giorgio Airaudo, segretario regionale Cgil Piemonte «tutto dipenderà dalle quantità economiche messe a disposizione, dal numero di lavoratori coinvolti e dai criteri con cui si attribuirà l'eventuale ammortizzatore sociale integrativo».

[Vai a tutte le notizie di Torino](#)

[Iscriviti alla newsletter di Corriere Torino](#)

11 ottobre 2024
© RIPRODUZIONE RISERVATA

[Leggi e commenta](#)

LA PRIMA PAGINA DI OGGI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA

Abbonati a Corriere della Sera | Gazzetta | El Mundo | Marca | RCS Mediagroup | Fondazione Corriere | Fondazione Cutuli | Quimamme | OFFERTE CORRIERE STORE | Buonpertutti | Servizi | Scrivi | Cookie policy and privacy | Preferenze sui Cookie

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



Chi Siamo | Dichiarazione di accessibilità | The Trust Project

Tir, manovra da 700 milioni per rinnovare il parco circolante

Autotrasporto

Anita, Anfia, Assogasliquidi e Unem: togliere dalle strade il 30% dei veicoli più vetusti

Marco Morino

In queste ore il settore dell'autotrasporto (Tir) è in fibrillazione per l'ipotesi di aumento delle accise sul gasolio. Secondo Confartigianato, l'intervento colpirebbe circa 4,3 milioni di veicoli al di sotto delle 7,5 tonnellate, vale a dire l'89,6% del parco circolante di veicoli industriali, con un aumento dell'8,4% del costo del gasolio pagato dalle imprese. Ma è sempre viva l'attenzione dell'intera filiera su un'ulteriore emergenza, che rischia di causare seri danni all'autotrasporto italiano se non sarà affrontata in tempi rapidi: l'invecchiamento del parco circolante, con ricadute negative sia per la sicurezza stradale sia per l'ambiente. L'obiettivo del sistema Paese dovrebbe essere quello di togliere dalla strada, nel breve termine, almeno il 30% dei camion più vetusti, inquinanti e meno sicuri.

Lo scrivono Anita, Anfia, Assogasliquidi-Federchimica e Unem in un documento riservato, che Il Sole 24 Ore ha potuto consultare. In vista del-

la prossima legge di bilancio, le quattro associazioni chiedono di aumentare a 700 milioni di euro su tre anni la dotazione del fondo investimenti autotrasporto, destinato al ricambio del parco circolante di camion e rimorchi, che attualmente è fissata in 25 milioni di euro l'anno. Una cifra largamente insufficiente, affermano le associazioni, per sostenere i costi di acquisto dei veicoli e che finora non ha inciso in modo significativo sul ricambio del parco. «Eppure la domanda degli incentivi è molto alta, ma le risorse stanziare restano esigue» sottolineano le associazioni. Il rinnovo delle flotte dei mezzi pesanti è un passaggio ineludibile, soprattutto alla luce dei nuovi target europei di riduzione delle emissioni di CO₂ (-90% a partire dal 2040 rispetto ai valori del 2019) e dell'anzianità del parco circolante italiano.

Qualche dato. A fine 2022 (ultima rilevazione disponibile), il parco circolante di veicoli industriali oltre le 3,5 tonnellate presentava un'età media di 19,1 anni, tra le più alte in Europa. Quasi un terzo del parco è di classe

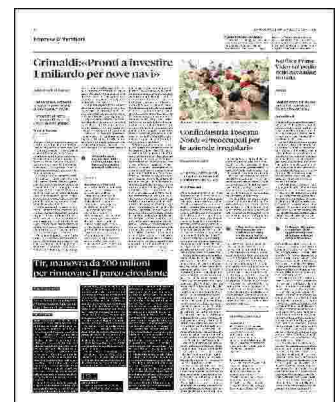
19,1

L'ETÀ MEDIA

L'età media dei mezzi pesanti (oltre le 3,5 tonnellate) circolanti attualmente in Italia

ante Euro V. Mantenendo l'attuale tasso di sostituzione, saranno necessari 26 anni per l'intero rinnovo del parco circolante italiano. L'alimentazione prevalente di questo parco è il gasolio (98,2%), seguono benzina (0,7%), Gnl (0,7%) e Gpl (0,2%). Le nuove immatricolazioni di camion disposte nel 2023 evidenziano come la scelta delle imprese di autotrasporto sia ricaduta sull'acquisto di veicoli diesel nel 96,8% dei casi, pari a 27.962 mezzi, contro lo 0,3% delle imprese che ha scelto l'alimentazione puramente elettrica (appena 99 mezzi).

Le caratteristiche peculiari dell'autotrasporto italiano, formato da una miriade di microimprese (il 67% di esse ha meno di 5 veicoli), lascia intuire la difficoltà del settore ad avviare quegli investimenti necessari per la decarbonizzazione, soprattutto nel contesto di una riconversione in chiave green delle flotte affidata solo ai veicoli elettrici, assai più costosi di un veicolo pesante a combustione interna. Da qui la richiesta, da parte della filiera, di agire sul fondo investimenti per l'autotrasporto, prevedendo incentivi agli acquisti di mezzi pesanti più ecologici secondo il principio della pluralità tecnologica. Tornando alla questione delle accise, il 17 ottobre è convocato il comitato esecutivo di Unatras. All'ordine del giorno, anche la proclamazione di un eventuale fermo dell'autotrasporto.





blog

Quarto Aftermarket Report 2024: Focus sul Postvendita del futuro

By Riccardo Bellumori 12 Ottobre 2024

1



Il Network "Sicuraauto" (da tempo attivo nell'informazione, ricerca e promozione riguardo alle tematiche connesse al progresso tecnologico del mondo Automotive, alla sicurezza su strada, ma anche impegnato nell'analisi del mondo del postvendita) ha presentato lo scorso 10 Ottobre la quarta edizione del suo "Aftermarket Report" con la partecipazione dei principali stakeholders e opinion leader del settore. Nella cornice dell'auditorium di LKQ RHIAG in Via Vincenzo Monti 23 a Pero (Milano) sono stati resi noti e discussi i punti dello Studio intitolato "Connettività, Elettrificazione, SERMI e Sostenibilità: quali soluzioni concrete per l'Aftermarket del futuro?".

LEGGI ANCHE

[Dacia Duster 2024: Prova su Strada \[VIDEO\]](#)

12 Ottobre 2024

[Lamborghini Urus Mansory: la 2 porte](#)

11 Ottobre 2024

[Tesla Robovan 2026: il VAN del futuro](#)

11 Ottobre 2024

[Nuovo Lynk & Co Z20 2025: Anteprima a Milano](#)

11 Ottobre 2024

[Carica altri](#)

L'evento ha ottenuto il **"Sold Out"** in termini di numero di adesioni per una giornata di confronto per tutto l'Aftermarket italiano, ricca di spunti e riflessioni su un settore in continuo fermento.

La presentazione del 4° Aftermarket Report, frutto di mesi di lavoro e di inchieste esclusive della redazione di SICURAUTO.it e di partner prestigiosi (Bain & Company, Politecnico di Milano) ha permesso di conoscere le tante novità che attendono la filiera dell'aftermarket, ma anche di ascoltare interessantissimi panel discussion e deep dive sui principali temi e trend del momento.

Per Sicurauto.it continua quindi l'attività di report sul mondo dell'Aftermarket, inaugurata nel 2019 con l'indagine sulla Manutenzione di auto elettrica ed Ibrida, e ripresa nel 2022 – dopo due anni di stop forzato – con lo studio sull'impatto verso **Aftermarket** e Consumatori di Auto elettriche e connesse; per arrivare allo scorso anno quando il Report ha spiegato le opportunità delle Auto Connesse ed Elettriche in ambito Aftermarket.

Tra i Partner e Sponsor dell'evento ricordiamo tra gli altri (oltre LKQ – Rhiag) anche Europ Assistance, Cyclus, Launch Italy, ZF, Exide, e come Patrocinatori ADIRA, **ANFIA**, Autopromotec, CNA.

Tanti, approfonditi e didascalici i temi in Dibattito

L'apertura dei lavori, tradizionalmente presieduta ed inaugurata dal saluto del vulcanico fondatore e Direttore di Sicurauto **Claudio Cangialosi**, si è avuta con il Talk su "Elettrificazione, connettività e sostenibilità: come restare al passo in un mercato in costante cambiamento?" partecipato da **Frederic Servajean** (Garage Networks and Services Manager at LKQ Rhiag) e da **Marco Baldoli** (ChiefAuto Officer presso Europ Assistance); a seguire:

"Connected Cars: how can we really access Data and do Business in the Aftermarket?"

con **Katharina Roecker** (Manager of Strategic Projects and Customer Development at HIGH MOBILITY) e **Morten Gregersen**, Director of Business Development at ConnectedCars;

Riparare e diagnosticare un'auto elettrificata, quali norme e strumenti disponibili?

(focus sulla nuovissima Specifica Tecnica CEI C.1317) con **Andrea Rebasti** (Direzione Tecnica CEI); **Marco Bettin** (Direttore Commerciale Launch Italy); **Gianluca D'Aurea** (Workshop Solutions & Services Manager at LKQ Rhiag);

Il SERMI in Italia: cosa fare per certificarsi e come si verifica l'identità di un operatore abilitato? con **Marco Lovetere** (Head of Product Management at Digidentity), **Maurizio Turtura** (Head of Automotive Services at RINA); **Simone Mausoli** (Hydrogen, Innovation & Special Project Manager at Bureau Veritas Italia); **Piorgiorgio Beccari**, Presidente ADIRA;

Ricambi rigenerati, recuperati e nuova ELV: quali opportunità concrete per gli

operatori Aftermarket? Con **Emiliano Casucci** (ELV Manager presso Haiki Cobat e responsabile Rete Cyclus) e **Michele Nardelli** – Direttore Generale Remanauto srl;

Come andrà l'Aftermarket italiano nel 2035? I dati esclusivi di Bain & Company

Deep dive con **Gianluca Di Loreto**, Partner presso Bain & Company – Industrial & Automotive sectors;

Quanto spendono in strumenti e acquisizione dati RMI le officine IAM Italiane?

Deep dive con **Elisa Vannini** – Ricercatrice
Osservatorio Connected Vehicle & Mobility presso Politecnico di Milano.

Nei prossimi giorni il Focus, cioè il Report scaricabile pubblicamente, verrà messo in Rete per essere letto e confrontato da tutti.

Riccardo Bellumori

Articolo precedente

Dacia Duster 2024: Prova su Strada
[VIDEO]



Riccardo Bellumori

RELATED ARTICLES

[I marchi auto in crisi che non vedremo più](#)

[Bruno Sacco: storia della rivoluzione in Doppiopetto tra le Stelle](#)

[Arrivano i dazi del 45% sulle auto dalla Cina](#)



Motor valley
Filiera dei ricambi
L'Emilia da record
non teme l'elettrico



Medici a pag. 2

Non solo Stellantis

La filiera dei ricambi fattura miliardi

Non si teme l'elettrico ma... l'energia

Modena, Reggio e Bologna al top. Il problema non è il 2035, ma i costi e le materie prime

di **Giovanni Medici**

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 in Italia da una platea di quasi 29 mila imprese, prevalentemente a conduzione familiare, operanti nella produzione e nella vendita di ricambi di auto, ed 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 e presentata nelle scorse settimane. È la Lombardia con 8 miliardi di euro in cima alla classifica regionale del valore aggiunto prodotto dal settore dell'Aftermarket (i dati si riferiscono al 2021) se-

guita al secondo posto dall'Emilia-Romagna (con 3,74 miliardi e 47 mila occupati) e al terzo dal Veneto. Nella graduatoria per incidenza del valore del settore sul totale dell'economia regionale l'Emilia-Romagna (2,5%) è seconda, e terza con il 2,2% sul totale degli occupati. Pesaro e Urbino sventa tra le province 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%). Modena in particolare produce ricambi per auto per un valore aggiunto di 887 milioni di euro, con 9.300 occupati. Reggio Emilia (3,1% di incidenza) fa segnare invece 561 milioni di valore aggiunto con 6.300 occupati. Bologna (2,6%) sfonda di poco il miliardo di euro con 12.200 occupati. Più indietro le province della Romagna, con Ferrara 41esima. 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 del settore. Solo il 5,4% 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. Spiega la ricerca, garantendo così agli operatori del settore lavoro per almeno un ulteriore decennio. Più dei tre quarti delle imprese del settore (il 77,4%) non ha intrapreso alcuna iniziativa di adeguamento all'elettrico, 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. 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. «Il rilievo economico dell'aftermarket emerge ancora di più in termini di comparazione con altre filiere: il suo valore aggiunto è quasi pari al settore dell'agricoltura e tre vol-

te il settore della farmaceutica». A sottolinearlo è Giuseppe Molinari, presidente del Centro Studi Tagliacarne e della Camera di commercio di Modena secondo cui «importante, quindi, è anche la domanda di che queste imprese esprimono di politiche pubbliche: 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%)». «In un settore automotive in grande e urgente trasformazione - spiega invece 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 mantener-

si competitivo». Le imprese dell'aftermarket, anche quelle emiliane, si sono trovate, anche recentemente, ad affrontare infine problemi per l'approvvigionamento di alcune materie prime e/o semilavorati come quelle provenienti dalla Cina e, più in generale, dai mercati del Far east. Ad esempio, gli attacchi alle navi commerciali nel Mar Rosso che a partire dai primi mesi del 2024 ne hanno limitato il transito attraverso il Canale di Suez. Ciò ha comportato sia un ritardo nell'approvvigionamento che un aumento del costo dei prodotti importati. Le imprese sono riuscite solo in parte ad assorbire la crescita dei prezzi, trovandosi spesso nella condizione di dover 'ribaltare' almeno una parte del costo aggiuntivo sul mercato. Il protrarsi negli anni di questi 'eventi' ha portato numerose imprese ad attivare (o, in taluni casi, riattivare) i rapporti con fornitori europei, con l'obiettivo di raggiungere una maggiore flessibilità e ridurre il grado di dipendenza dai fornitori più lontani e critici.

Emilia Seconda

Dietro la Lombardia c'è l'Emilia con 3,74 miliardi di fatturato e 47 mila occupati



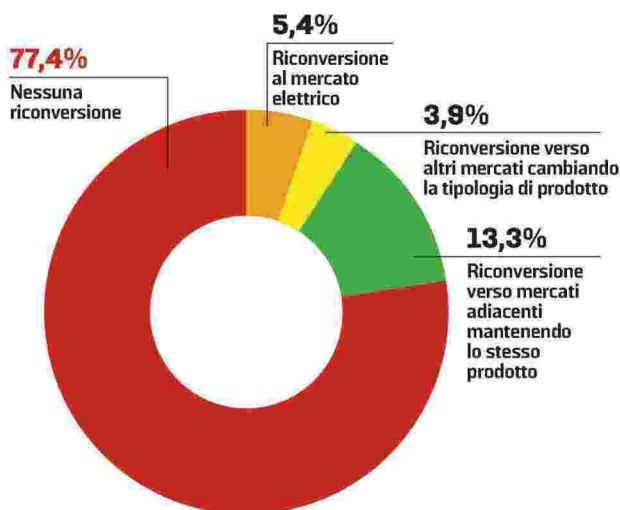
L'elettrico attende

Solo il 5,4% di queste imprese si sta riconvertendo all'elettrico

IL PESO DELLA FILIERA DEI RICAMBI AUTOMOTIVE IN EMILIA ROMAGNA

Pos	Province	%Valore aggiunto aftermarket su totale economia provinciale	Valore aggiunto aftermarket	Occupati aftermarket
1	Pesaro e Urbino	3,6	337	4.963
2	MODENA	3,4	887	9.296
3	Torino	3,4	2.313	29.965
4	Vicenza	3,4	957	13.194
5	Bergamo	3,2	1.146	14.757
6	REGGIO EMILIA	3,1	561	6.907
7	Lecco	3,1	305	4.039
8	Monza e Brianza	3,0	765	9.633
9	Brescia	2,9	1.181	15.648
10	Padova	2,8	833	11.137
13	BOLOGNA	2,6	1.009	12.210
20	Piacenza	2,3	210	2.950
23	RIMINI	2,2	207	2.868
27	FORLÌ-CESENA	2,1	257	3.601
40	RAVENNA	1,7	192	2.880
41	FERRARA	1,6	141	2.147
43	PARMA	1,6	275	4.132

Imprese che stanno riconvertendo il proprio business a seguito dell'elettrificazione del settore automotive (quota %)



Fonte: indagine Centro Studi Tagliacarne sul settore Aftermarket, 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



I FABBISOGNI PROFESSIONALI E IL PROBLEMA DELLE COMPETENZE



	NECESSITÀ DI ACQUISIRE I PROFILI NEI PROSSIMI 5 ANNI	ELEVATA DIFFICOLTÀ DI REPERIMENTO
Operai e tecnici specializzati	72,5%	60,3%
Ingegneri progettisti	37,3%	43,9%
Personale qualificato per la R&S	26,3%	52,8%
Manager	14,3%	42,0%
Altre funzioni	18,0%	32,2%

Grafico M.Bruni

Fonte: indagine Centro Studi Tagliacarne sul settore Aftermarket, 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

MENU

News

Milano: grande festa per



Cerca...



mobilità e trasporto pubblico

f ✉ 📷 in



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

Ricerca Avanzata



Bollettino ANFIA

ANFIA: un settembre nero per le immatricolazioni dei bus

In Italia 14 Ottobre 2024 Massimiliano Torre



Nel consueto rapporto di Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, il mese di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

settembre fa registrare un -33% per il mercato degli autobus urbani.

Nel rapporto diffuso in queste ore da ANFIA, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, sull'andamento del mercato degli autocarri, dei veicoli trainati e degli autobus, il settore dei mezzi destinati al trasporto delle persone con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a settembre '24 399 nuove unità, con un decremento del 33,3% rispetto a settembre 2023. Nel nono mese dell'anno, con un'inversione di tendenza, tutti i comparti registrano un andamento negativo: calano a doppia cifra gli autobus adibiti al TPL (-41%), gli autobus e midibus turistici (-35,7%) e i minibus (-30,1%), mentre presentano una flessione più contenuta gli scuolabus (-2,2%).

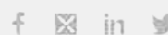
Nei primi nove mesi del 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 4.800 (+21% rispetto a gennaio-settembre 2023). Nel cumulato tutti i segmenti mantengono invece una variazione positiva: +114% i minibus, +36,9% gli autobus e midibus turistici, +13,1% gli scuolabus e +5,6% gli autobus adibiti al TPL.

“Come nel mese precedente, anche a settembre il mercato degli autobus registra una pesante flessione a doppia cifra – afferma Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA. L'auspicio di ANFIA è che in legge di bilancio possano esserci risorse dedicate al rinnovo del parco autobus oltre alle già citate richieste di concludere la rendicontazione del primo quinquennio del PSNMS – Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile e ampliare la finanziabilità degli autobus ibridi (HEV) per l'extraurbano”.

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 24,5% a gennaio-settembre 2024 (contro il 13,9% dei primi nove mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 23,6% (19,8% a gennaio-settembre 2023).

A livello territoriale, infine, nei primi nove mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Centro (+57,6%) e nel Sud e isole (+46,4%), mentre calano del 3,8% nel Nord-Ovest e del 19,8% nel Nord-Est.

Share:



Italia



Iscriviti alla Newsletter

Leggi la Digital Edition

Vai allo shop

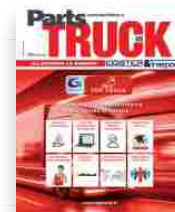
Parts TRUCK

HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE Accedi

Home News News Aftermarket

News Aftermarket

IA E DIGITALIZZAZIONE AL 10° ONE DAY TRUCK&LOGISTICS 2024



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

14 Ottobre 2024



CONSIGLIATO



Roma, 7 novembre 2017

Rallenta il mercato dei veicoli industriali: in ottobre +2,1%

Un nuovo successo per la manifestazione dedicata alla filiera estesa del truck organizzata da Parts Truck, Trucknews.it e FIAP

Spegne dieci candeline facendo centro ancora una volta, One Day Truck&Logistics, l'evento italiano rivolto alla filiera estesa del truck che comprende tutti i professionisti del trasporto su gomma, della logistica e dell'aftermarket del veicolo industriale e commerciale. Ospitati come tradizione negli eleganti e funzionali spazi dell'Hotel Savoia Regency di Bologna, il 7 e 8 ottobre scorsi, hanno partecipato alla kermesse oltre 450 operatori della filiera truck, di cui più di 200 flotte dell'autotrasporto, mentre il resto era costituito da rappresentanti della componentistica, dell'aftermarket, dell'assistenza, dei servizi, dei carrozzieri e, non ultimi, delle case costruttrici di autocarri. A questo proposito, l'edizione del decennale di One Day Truck&Logistics, organizzata dalla rivista Parts Truck e dal sito trucknews.it del Gruppo DBInformation, in collaborazione con la FIAP (Federazione Italiana Autotrasportatori

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Professionali), ha visto per la prima volta la presenza di tutti i brand truck che operano in Italia, “Una presenza che ci onora perché rappresenta il riconoscimento del lavoro svolto in questi primi dieci anni per far diventare One Day Truck&Logistics un momento di confronto e approfondimento indipendente e aperto a tutti i livelli della filiera del trasporto pesante in Italia – ha commentato Maria Ranieri, direttore Area Automotive di DBInformation – Un riconoscimento testimoniato dalle 46 aziende del mondo truck sponsor dell’iniziativa e dal patrocinio delle maggiori associazioni di categoria, Adira, Anfia, Apra Europe, Bain & Company, Federauto, Osservatorio TCR e Unrae, presenti al convegno ai massimi livelli. A tutti va il nostro più sincero grazie per continuare a credere in questo appuntamento unico nel suo genere in Italia”.

Il format innovativo della prima giornata

Pur mantenendo fede alla formula dei due giorni di lavori, la 10ma edizione di One Day Truck&Logistics si è presentata con un format ricco di novità molto apprezzate dai partecipanti, in particolare nel pomeriggio del 7 novembre. Maria Ranieri, ha intervistato Giuseppe Girgenti, Docente di Storia della Filosofia Antica presso l’Università Vita-Salute San Raffaele di Milano e Mauro Crippa, Direttore Generale dell’Informazione e della Comunicazione Mediaset, autori del volume “Umano poco umano” che affronta l’AI, Artificial Intelligence, sotto una prospettiva meno tecnica e più “umanistica”. Marc Aguetz, Country Manager GiPA Italia nel suo intervento si è provocatoriamente chiesto se “Il trasporto italiano ha cambiato strada?”, fornendo tutti i numeri, le statistiche e le interpretazioni di una filiera, oggi più che mai, soggetto e oggetto di cambiamenti repentini ed epocali. L’ultima parte dell’intenso pomeriggio di lavori è stato dedicato al Truck-Talk dal titolo “La filiera incontra la politica – Confronto su temi urgenti e di stretta attualità per il settore”, che ha visto, dopo l’apertura in remoto dell’On. Salvatore Deidda, Presidente Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, gli interventi dell’On. Andrea Casu, Vicepresidente Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati e dell’On. Flavio Tosi, Componente Commissione Ambiente e Commissione Trasporti al Parlamento Europeo.

Cena di gala per due compleanni

La cena di gala di One Day Truck&Logistics 2024 con oltre 250 inviati, ha avuto un sapore speciale perché si sono festeggiati in contemporanea due importanti compleanni: i 10 anni di One Day Truck&Logistics e il 75esimo anniversario di FIAP, davanti a una torta di cake design raffigurante un camion su una strada in un ambiente verde punteggiato di alberi, una perfetta sintesi di quello che già oggi e sempre di più nel futuro sarà il trasporto su gomma: ecosostenibile e al servizio della comunità. Nell’occasione, Maria Ranieri e Alessandro Peron, hanno sottolineato anche la collaborazione che lega le due realtà dal 2019, “anno in cui nasce One Day Truck&Logistics e il concetto di filiera estesa del truck di cui siamo stati i primi a parlare”.

Il convegno sull’Intelligenza Artificiale e digitalizzazione nella filiera truck

Tema del convegno dell’8 novembre è stato “Trasportando il futuro: Intelligenza Artificiale e digitalizzazione nella filiera truck”. Dopo l’intervento introduttivo di Davide Bordoni, consigliere del vicepresidente del Consiglio dei Ministri e amministratore unico di RAM, è toccato a Gianluca Di Loreto, Partner di Bain&Company, parlare di scenari futuri nel suo intervento su “Europa cuore pulsante della logistica, ma piccolo...non è più bello. Integrazione, multi-modalità e M&A nell’agenda della nuova logistica”. Intervento tecnico ricco di spunti quello di Fabio Moioli, Executive Search & Leadership Advisory Services Spencer Stuart, sul tema “Creare un’azienda AI-driven. Dopo questi due interventi di scenario si sono analizzate le esperienze delle aziende della filiera estesa del truck, attraverso due tavole rotonde più “tecniche”: la prima tavola sul tema “Futuro, digitalizzazione e AI”, mentre la successiva si è concentrata su “I servizi nel futuro”. A tirare le somme del convegno l’ultima tavola rotonda della mattinata, riservata alle posizioni delle maggiori Associazioni di categoria sui temi trattati.