



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 9 al 15 luglio 2024

Torino, 19 luglio 2024

Sommarrio Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
17	Il Sole 24 Ore	12/07/2024	<i>Auto, Made e Invented in Italy sostiene le filiere nel mondo (F.Gre.)</i>	2
27	Corriere della Sera	12/07/2024	<i>Motori elettrici, 50 mila posti a rischio nella filiera automotive (B.Carretto)</i>	3
17	Corriere del Veneto - Ed. Venezia (Corriere della Sera)	12/07/2024	<i>"Il Veneto attiri un produttore di utilitarie elettriche cinesi"</i>	4
1+12/3	Il Giornale di Vicenza	12/07/2024	<i>"La filiera va se la Cina investe qui" Intanto il parco auto invecchia</i>	5
14	Il Mattino di Padova	12/07/2024	<i>Automotive, tappeto rosso ai cinesi "Un grande player per il rilancio"</i>	8
	Lastampa.it	12/07/2024	<i>Biometano, idrogeno, elettrico: cosi' i camion tagliano le emissioni</i>	10
	Repubblica.it	12/07/2024	<i>Biometano, idrogeno, elettrico: cosi' i camion tagliano le emissioni</i>	14
	Huffingtonpost.it	12/07/2024	<i>Biometano, idrogeno, elettrico: cosi' i camion tagliano le emissioni</i>	19
	Ilgiornaledivicenza.it	12/07/2024	<i>«La filiera automotive ha futuro se i cinesi fanno una fabbrica qua» G. di Vicenza</i>	21
	IlsecoloXIX.it	12/07/2024	<i>Biometano, idrogeno, elettrico: cosi' i camion tagliano le emissioni - Il Secolo XIX</i>	24
	Inforicambi.it	12/07/2024	<i>ANFIA e Federmeccanica: la filiera Italiana dell'Automotive tra transizione e competitivita'</i>	27
	PneusNews.it	12/07/2024	<i>Incontro ANFIA-FEDERMECCANICA: La filiera italiana dell'automotive tra transizione ecologica e compet</i>	29
42	Giornale di Brescia	13/07/2024	<i>Brevi - Componentistica, ricavi in calo oltre il 50%</i>	32
10	L'Eco di Bergamo	13/07/2024	<i>Brevi - Mercato autocarri Crescita a doppia cifra</i>	33
	Borsaitaliana.it	14/07/2024	<i>Auto: Anfia, +23,8% immatricolazioni autocarri giugno, +83% per gli autobus</i>	34
	Borsaitaliana.it	14/07/2024	<i>Auto: Anfia, +23,8% immatricolazioni autocarri giugno, +83% per gli autobus -2-</i>	35
	Ansa.it	15/07/2024	<i>Convocato il 7 agosto il tavolo al Mimit sull'automotive</i>	36
9	L'Economia (Corriere della Sera)	15/07/2024	<i>Int. a F.Visentin: "L'utilitaria elettrica da 12 mila euro. Si fa solo con Pechino e nei distretti" (D.Di Vico)</i>	37
	Corriere.it	15/07/2024	<i>Visentin (Federmeccanica): l'utilitaria elettrica da 12 mila euro si fa solo con Pechino e nei distr</i>	39
	Ilsole24ore.com	15/07/2024	<i>Rinnovo delle flotte, formazione, sostegni all'autotrasporto; Adas, mezzi pesanti piu' sicuri</i>	41
	Industriaitaliana.it	15/07/2024	<i>Automotive, Visentin (Federmeccanica): «Lelettrico deve essere una delle opzioni e non lunica soluzi</i>	42
	Industriaitaliana.it	15/07/2024	<i>Automotive: creare le condizioni per produrre in Italia 1 milione di veicoli nel 2028-2030. Lo studi</i>	44
	Industriaitaliana.it	15/07/2024	<i>Neutralita' tecnologica, incentivi alla produzione e alleanze strategiche: le chiavi della mobilita'</i>	47
	Vadoetornoweb.com	15/07/2024	<i>Giugno positivo per il mercato autocarri (+23,8%) e autobus (+83%), recuperano i trainati</i>	52



Il lancio. La Grande Panda in concessionaria a ottobre-novembre

Auto, Made e Invented in Italy sostiene le filiere nel mondo

Lo studio

Questa una delle strategie da mettere in campo per contrastare l'avanzata cinese

La questione, tutta di carattere industriale, la mette sul tavolo il presidente di Federmeccanica Federico Visentin durante l'incontro organizzato ieri a Vicenza con Anfia e Alix Partners, dedicato all'automotive e all'indotto italiano: «Abbiamo bisogno di politiche industriali che puntino soprattutto sull'offerta e sull'innovazione di prodotto più che sugli incentivi sulla domanda, che devono rimanere soluzioni marginali». Spostare, dunque, l'asse dal mercato all'industria e accelerare quel processo di riconversione industriale necessario ad allineare la manifattura italiana - secondo indotto automotive in Europa, dopo la Germania e fianco della Francia - alla elettrificazione dei sistemi di trasporto, superando i confini dell'Europa. «Oggi l'Europa deve andarci stretta, e la necessità di competere con attori indu-

striali non più emergenti rappresenta il nocciolo della sfida che le aziende del nostro settore devono affrontare e vincere» sottolinea Roberto Vavassori presidente di Anfia.

I numeri sono scritti nello studio voluto da Anfia, affidato agli esperti di Alix Partners e realizzato insieme a sindacati, Regioni e la stessa Stellantis al Tavolo Sviluppo Automotive gestito dal Mimit. La filiera di componentisti conta 1.100 aziende, per 82 miliardi di euro, 52 dei quali legati all'Auto e 14 ai motori endotermici, valore destinato a dimezzarsi (7 miliardi) al 2030 e un impatto sull'occupazione, anche a causa delle crisi aziendali, compreso tra i 30 e i 50 mila addetti in meno. «Il lavoro - riassume Marco Stella a capo dei componentisti di Anfia - identifica quattro aree di intervento, produzione locale, competitività produttiva (OEM e fornitori), attrazione di investimenti e tecnologia, riconversione e sviluppo occupazionale, oltre ad una ventina di

misure per supportare l'evoluzione della filiera». Tra questi, lo scoring di impronta ecologica (ESG) collegato agli incentivi, sul modello francese, oppure bonus per ammodernare siti di produzione e rendere più accessibili le fonti di finanziamento per le Pmi.

Pesano sulla sfida del rilancio dell'automotive italiano diverse variabili: le scelte di Stellantis a favore di low cost countries - «mettono sul tavolo un confronto impari delle condizioni di fornitura rispetto alla supply chain europea e italiana» dice Stella -, le incertezze del mercato e il fattore Cina, descritto nello studio di Federmeccanica e Università di Genova. Negli ultimi 25 anni, a fronte di una crescita della produzione di circa 30 milioni di auto (+81%), il ruolo dei produttori europei e americani si è ridimensionato perdendo oltre il 60% dei volumi, a favore della Cina. Tre le strategie: puntare sulla collaborazione con i nuovi player e passare da "Made in Italy" a "Invented and Made in Italy", a tutela di investimenti, margini e occupazione; spingere sulla crescita dimensionale delle Pmi italiane e difendere il principio della neutralità tecnologica.

— F.Gre.

Il passaggio all'elettrico può ridurre il fatturato dell'indotto di 7 miliardi mettendo a rischio fino a 50 mila addetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'incontro Federmeccanica-Anfia

Motori elettrici, 50 mila posti a rischio nella filiera automotive

«Se vogliamo raggiungere l'obiettivo del milione di veicoli prodotti in Italia – dice Roberto Vavassori, presidente di Anfia e Chief public affairs officer & Board member di Brembo – la politica del figlio unico del settore automotive non è più efficiente. Credo sia strategico non trascurare la ricerca e sviluppo perché è proprio in questo ambito che potremo fare la differenza». Parole determinanti pronunciate durante il convegno «La filiera italiana tra transizione e competitività» dove si è discusso di regolamentazione europea anche di dazi, i quali – ha precisato Vavassori – «sono uno strumento di trattativa che vanno utilizzati per ottenere vantaggi al nostro sistema». E non si poteva trascurare la transizione elettrica che comporterebbe una riduzione di fatturato della

componentistica: per i soli motori a combustione potrebbe rappresentare un meno 50%, circa 7 miliardi, con la possibile perdita di posti di lavoro tra 30 mila e 50 mila, a seconda dell'evoluzione dei volumi. Intanto il gruppo Volkswagen ha deciso, la scorsa settimana, di non rinnovare un migliaio di contratti a termine nello stabilimento di Zwickau, in Sassonia (da qui è uscita la mitica Coccinelle). E Audi, uno dei 14 marchi del gruppo tedesco, ha avvisato che sta procedendo alla ristrutturazione del suo impianto di Forest, in Belgio, vicino a Bruxelles, dove si produce solamente il SUV Q8 e-tron, un veicolo che non dovrebbe superare le 25 mila unità, troppo poche per bilanciare i costi. Non è difficile capire che vi sarà un fermo anticipato, molto prima del 2026, la data che era stata prevista per la fine

dell'assemblaggio della vettura. La fabbrica ha attualmente in carico 3 mila dipendenti, anche se da tempo si avvertiva incertezza per l'assenza di una nuova assegnazione di prodotto e per gli alti costi logistici causati essenzialmente dalla collocazione urbana che non facilita la riorganizzazione di tutto l'assemblaggio e incide fortemente sui prezzi di costruzione, molto più elevati che in altre sedi. Le case, il prossimo anno, devono secondo le normative ridurre in Europa del 15% le emissioni di CO2, in caso contrario dovranno pagare pesanti sanzioni. Se, entro il 2025, un costruttore mancherà gli obiettivi, dovrà pagare una ammenda di 95 euro per grammo di CO2 emessa in eccesso, cifra che va moltiplicata per il numero delle auto consegnate nell'anno.

Bianca Carretto
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Auto
Roberto Vavassori, presidente di Anfia (componenti)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

«Il Veneto attiri un produttore di utilitarie elettriche cinesi»

Visentin rilancia dopo il flop del progetto Silicon Box

VICENZA Darsi l'obiettivo di portare un colosso cinese dell'auto elettrica in Veneto, dopo le docce fredde di Intel e Silicon Box? «Sì, potrebbe essere». Federico Visentin, presidente di Federmeccanica e imprenditore del settore, alla guida del gruppo vicentino Mevis, ha tirato le fila così, ieri al Cuoia di Altavilla Vicentina, del convegno **Federmeccanica-Anfia** sull'automotive alle prese con la trasformazione storica imposta dai veicoli elettrici e dall'inarrestabile lunga marcia della Cina.

La sua idea, Visentin l'ha riproposta come la soluzione più logica in questa fase: «Oggi c'è la speranza d'insediare qui un costruttore cinese di utilitarie elettriche, costo 12 mila massimo 14 mila euro, condizionandolo ad acquistare componentistica italiana». Una svolta spiegata anche sul fronte

opportunità, di fronte ai piani governativi di ricostituire una produzione in Italia di un milione di auto, senza pensare di affidarsi solo a Stellantis. «Perché un produttore cinese e non Carlos Tavares (l'ad di Stellantis, ndr)? Perché questi ha un problema di sovracapacità, mentre per il cinese l'espansione in Europa sarà comunque uno sviluppo importantissimo, è un vantaggio possibile, che invece non si presenta per Tavares».

Strategie delineate a fronte della crescita esponenziale in tempi rapidissimi dell'auto cinese, con i dati impressionanti mostrati da uno studio del vicepresidente di Federmeccanica, Corrado La Forgia, e di Luca Beltrametti dell'Università di Genova. La produzione di auto cinese era, nel 1998, un terzo di quella italiana; nel

2023 è divenuta 48 volte. Dal 1998, la produzione cinese ha superato nel 2003 la produzione italiana, nel 2006 l'americana, nel 2007 la tedesca, nel 2008 la giapponese e nel 2010 quella dell'Europa a 15. «È un fenomeno senza precedenti, eccezione perfino nella stessa crescita cinese», ha sostenuto Beltrametti.

Ancor più fenomeno senza precedenti è l'acquisizione del primato nell'auto elettrica senza esser passati prima da quello dell'auto tradizionale. Con una sovracapacità da destinare all'export di 6 milioni di auto l'anno, il doppio della produzione Volkswagen. Carta di condizionamento enorme: «Non stupisce che i tedeschi siano cauti sui dazi verso la Cina, avendo Volkswagen-Audi il 13% del mercato cinese», ha aggiunto Beltrametti.

E dunque, vista dal cortile di casa veneto? Vale la pena puntare su un produttore cinese di auto qui? «Bisogna tener conto che i cinesi stanno guardando a tutta l'Europa; però sì, la strada è questa - dice il leader di Confindustria Veneto, Enrico Carraro -. E se dovesse arrivare una fabbrica di auto in Veneto, troverebbe un grande supporto da una filiera industriale già attrezzata». «Il punto fondamentale resta che il cinese qui si serva dell'indotto italiano, senza portare qui i suoi fornitori - avverte Massimo Pavin, l'imprenditore alla guida della padovana Sirmax -. Si tratta di fare come hanno fatto gli americani con i cinesi di Haier dopo l'acquisto dell'americana Ge Appliances, che si servono di fornitori locali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al Cuoia Visentin (primo a sinistra) ieri al convegno

48

Quante volte quella italiana è la produzione automobilistica in Cina



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'industria dei motori nel Vicentino

«La filiera va se la Cina investe qui» Intanto il parco auto invecchia

ROBERTA BASSAN, KARI ZILLIKEN PAGINE 12, 13



Il settore Una bisarca carica di auto Stellantis. Per rilanciare la filiera nel Vicentino gli operatori puntano su investimenti produttivi dalla Cina

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

«La filiera automotive ha futuro se la Cina produrrà qui»

- L'allarme al convegno **Federmeccanica-Anfia** al Cuoa
Perdita di 7 miliardi e dai 30 ai 50 mila posti in meno
dall'impatto della transizione elettrica sui componenti
«Piano per la competitività a attirare grandi player»

ALTAVILLA VICENTINA «Se vogliamo attirare qualcuno di vincente in grado di dare futuro alla nostra filiera dell'automotive meglio guardare ai produttori cinesi che non a Stellantis». Federmeccanica e Anfia, associazione nazionale filiera industria automobilistica, riuniti ieri al Cuoa di Altavilla Vicentina con il patrocinio di Confindustria Veneto, scaldano i motori. E non possono fare altrimenti davanti ai dati che vengono snocciolati al tavolo. Prima Anfia-Alix Partners: la transizione elettrica comporterebbe una riduzione di fatturato della componentistica per i motori a combustione di oltre il 50% pari a -7 miliardi e una perdita di posti di lavoro tra i 30 e i 50 mila. Poi Federmeccanica: il "sorpasso" della Cina quanto a produzione di auto è stato clamoroso e repentino. Se nel 1998 in Italia ne venivano prodotte 1,4 milioni e in Cina appena un terzo, dopo 25 anni l'Italia segna -61% e la Cina ne produce oltre 26 milioni. E dal 1998 la Francia ha segnato -59,9%, la Germania -23,2%, gli Usa -68%, il Giappone -3,6%. Tendenza, come evidenziato dallo studio di Corrado La Forgia (Federmeccanica) e Luca Beltrametti (Università di Genova), associata «ai radicali cambiamenti tecnologici in atto imposti anche dalle normative europee, che hanno permesso alla Cina di contendere la leadership tecnologica nella produzione di veicoli elettrici». C'è un gap tecnologico da colmare e la sfida è attirare i cinesi qui «per dare futuro alla filiera».

La sfida

E il futuro dell'automotive discusso al Cuoa diventa di stretta attualità: l'industria automobilistica è alle prese con una frenata delle vendite di veicoli elettrici, Volkswagen ha rivisto al ribasso le sue stime e non esclude la chiusura di un impianto di SUV elettrici in Belgio. Federico Visentin, presidente di Federmeccanica, del Cuoa e a capo della Mevis di Rosà, tra i più importanti produttori di com-

ponenti metallici d'alta qualità e precisione, torna a spingere sul tasto dei cinesi: «La notizia del ridimensionamento dello stabilimento Audi a Bruxelles - commenta - è emblematica: il settore ha puntato sul segmento premium, ma questo non può essere sufficiente perché si tratta di un mercato comunque ridotto: è necessario guardare ai segmenti di più largo consumo e nessuno dei produttori europei, a partire da Stellantis, ha ad oggi la capacità tecnologica per essere competitivo».

Il pressing

E come convincere i cinesi a realizzare una fabbrica qui «è la parte più complessa», ma si fa quadrato. Roberto Vavassori, presidente Anfia, è reduce dalla missione del Ministero dello sviluppo economico in Cina per «dialogare con i grossi gruppi di produttori internazionali». Anche perché, lo dice senza mezzi termini «è il momento di superare la politica del "figlio unico", data da un unico costruttore in Italia». Visentin spinge sul fatto di attirare un player cinese, per una fabbrica con un preciso target: realizzare utilitarie che non costino più di 12mila euro, massimo 14 mila. Macchine elettriche a basso costo e potendo contare qui su una catena di fornitura qualificata. È ancora più chiaro: «Non un impianto di assemblaggio che non avrebbe grande valore ma produrrebbe solo qualche posto di lavoro in più, bensì un vero e proprio centro di sviluppo da cui imparare per colmare un gap tecnologico che in questo settore manca». La Cina gioca il suo fattore competitivo: batterie, metalli rari, raffinazione. Noi altro: «Sull'auto elettrica - evidenzia Visentin - la tecnologia va importata e la nostra competenza, i centri formativi, la creatività risulterebbero per loro un valore aggiunto». A chi gli chiede se il Veneto può avere chance risponde che qui il distretto della componentistica è molto forte, abituato peraltro a connessioni con una Germania sempre più debole. «Se

riuscissimo a portare i cinesi ad investire in Italia e a vincolarli ad utilizzare componenti italiana, credo sarebbe vantaggioso per il Paese e per tutto il Nordest».

I lacci

C'è il tema dazi, l'imposta provvisoria dell'Ue sui produttori cinesi di veicoli elettrici, sebbene la questione sia ancora in fase di negoziazione con la parte cinese e un verdetto finale sia atteso entro quattro mesi. Conferma

Vavassori: «Parlando con il ministro dell'industria cinese abbiamo avuto conferma che i dazi non sono visti come una minaccia alla loro idea di "conquistare il mondo", ma una mossa da parte dell'Europa per aprire un tavolo negoziale. Da qui a novembre avremo il tempo di discutere di tutti gli aspetti». Evidenziando altresì come la politica dei dazi sia pericolosa in quanto innesca reazioni a catena non controllabili «e non possiamo permet-

terci l'autarchia».

Il futuro

Le preoccupazioni non mancano. Le annota nel suo saluto Enrico Carraro, presidente di Confindustria veneto. Mentre Roberto Ciambetti, presidente del Consiglio regionale, evidenzia come ci sia bisogno «di un'Europa che sia con i piedi per terra». Alla nuova commissione europea, anche rispetto alla scadenza del 2035 per lo stop ai motori endotermici delle auto nuove, si è chiesto ancora una volta la necessità di introdurre il principio della neutralità tecnologica per ridurre le emissioni: «L'elettrico deve essere una delle opzioni e non l'unica soluzione». Ieri sono rimbalzati sul tavolo anche i 125 anni dalla fondazione della Fiat, a cui «serve rilancio». Intanto si tende la mano alla Cina.



Al Cuoa Convegno Federmeccanica-Anfi



Esperti Focus sull'automotive

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



INDUSTRIA

Automotive, tappeto rosso ai cinesi «Un grande player per il rilancio»

La sfida storica della transizione elettrica in un confronto fra Federmeccanica e i fornitori **Anfia** Visentin, avviso a Stellantis: «Sì all'insediamento produttivo in Italia di un marchio orientale»

Maurizio Caiaffa/ALTAVILLA V.

Le tensioni geopolitiche non promettono niente di buono, in più la Ue ha appena annunciato dazi pesanti sull'importazione di auto elettriche cinesi. Eppure le imprese italiane si aggrappano proprio alla Cina per rilanciare le sorti delle forniture alle case automobilistiche, in una fase peraltro in cui le vendite di vetture sono in affanno e l'intero settore affronta sfide epocali. «Nell'auto elettrica – spiega il vicentino Federico Visentin, presidente di Federmeccanica e imprenditore a capo della Mevis di Rosà – la Cina è in possesso di un indubbio vantaggio sotto il profilo tecnologico, in più ha il controllo dei materiali rari che sono di importanza cruciale».

Insomma c'è da riconoscere a Pechino la forza di poter portare ricchezza in un comparto che in Italia è alle prese con le amletiche incertezze di Stellantis, la cui volontà di produrre in Italia la fatidica soglia del milione di vetture appare talvolta tutt'altro che incrollabile. E allora ben venga un mega investimento in Italia di un eventuale partner cinese, una partita sulla quale il ministro delle Imprese Adolfo Urso si sta spendendo in prima persona, dicono Federmeccanica e **Anfia**, Associazione della filiera industriale automobilistica.

Tutti argomenti che sono stati messi sul tavolo ieri mattina ad Altavilla Vicentina, nella sede del Cuoa, nel convegno «La filiera italiana dell'automotive tra transizione ecologica e competitività». Un convegno sì, ma molto orientato alle politiche concrete da realizzare, e durante il quale sono stati presentati un paio di studi che danno il senso della fase storica che l'auto sta attraversando. In-

anzitutto lo strapotere della Cina. Che nei 25 anni fra il 1998 e 2023 ha guadagnato quote di mercato con una velocità vertiginosa. Secondo i dati presentati dal professor Luca Beltrametti dell'università di Genova e da Corrado La Forgia, vicepresidente di Federmeccanica, dei 30,7 milioni di vetture in più fabbricate dal mercato mondiale fra 1998 e 2023, 25,6 milioni sono state appannaggio dei produttori cinesi. Un boom che, per converso, ha visto il cedimento della Ue (4,9 milioni di auto prodotte in meno) e dell'Italia (860 mila vetture in meno). Drammatico il declino nel nostro Paese: nel 1998 si producevano 1,4 milioni di vetture, nel 2023 se ne sono prodotte 542 mila. Proprio ieri a Torino si sono celebrati i 125 anni della Fiat: toni distesi fra il ministro Urso e l'ad di Stellantis Carlos Tavares, ma a qualcuno saranno fischiate le orecchie.

Secondo il report **Anfia-Alix-Partners** presentato ieri ad Altavilla, a livello nazionale sono 1.144 (per un fatturato di 82,2 miliardi) le aziende di componentistica. Ebbene, la transizione elettrica comporterebbe una riduzione di fatturato della componentistica per i motori a combustione di oltre il 50% (7 miliardi di euro), con una possibile perdita di 30-50 mila posti di lavoro.

Stime pesanti, che spiegano come si guardi alla Cina come alla salvatrice della patria, peraltro proprio nei giorni in cui Volkswagen ha annunciato la chiusura del suo stabilimento di Suv elettrici di Bruxelles. Semmai la domanda è come questa strategia si incroci in modo vistoso con i dazi introdotti dalla Ue sull'importazione di auto elettriche cinesi, per l'asserita concorrenza sleale

verso i competitor continentali. Per Visentin una decisione «pericolosa», mentre Roberto Vavassori, presidente dell'**Anfia**, affermando che «i dazi non piacciono alle aziende sane», dice che la protezione doganale da parte dell'Europa «ha senso solo per poter aprire un tavolo negoziale».

Insomma lo scenario è cambiato e continua a cambiare. Visentin, alludendo a Stellantis, non ha nostalgia della politica del «figlio unico», e il miliardo di contributi promesso dal governo a chi garantisca la produzione in Italia di un milione di auto li considera importanti ma non quanto una politica industriale «fatta non solo dal governo, ma anche dai grandi player che decidano di investire in Italia». Così si torna sempre ai tappeti rossi offerti alla Cina. In una regione come il Veneto reduce dalla sconfitta subita con la vicenda Silicon Box – la multinazionale dei chip che ha preferito Novara a Vigasio per il suo maxi impianto – è il presidente di Confindustria Veneto Enrico Carro a sottolineare l'importanza di attirare sul territorio i grandi investimenti industriali: «Noi – chiede un po' provocatoriamente l'imprenditore – abbiamo il coraggio di attrarre sul nostro territorio un grande produttore di auto cinese?» E ricorda che il progetto di un'agenzia che si occupi di calamitare in regione le scelte di grandi investitori globali, è tema ora del Consiglio regionale veneto. Si vedrà. —

PRODUZIONE DI AUTO PASSEGGERI



	1998	2007	2013	2023	var % 98/23	var % 98/07	var % 07/23	var % 13/23	Var ass 98/23
EUROPA*	16.695.610	19.331.225	17.383.144	15.449.729	-7,5	1,6	-20,1	-11,1	-1.245.881
EU**	14.464.448	14.427.667	11.341.479	9.551.152	-34,0	0,0	-33,8	-15,8	-4.913.296
Francia	2.558.231	2.550.869	1.458.000	1.026.690	-59,9	0,0	-59,8	-29,6	-1.531.541
Germania	5.348.115	5.709.139	5.439.904	4.109.371	-23,2	0,7	-28,0	-24,5	-1.238.744
Italia	1.402.382	910.860	388.465	541.953	-61,4	-3,5	-40,5	39,5	-860.429
NAFTA	7.629.569	6.475.498	7.106.013	3.025.512	-60,3	-1,5	-53,3	-57,4	-4.604.057
USA	5.554.373	3.924.268	4.368.835	1.745.171	-68,6	-2,9	-55,5	-60,1	-3.809.202
Cina	507.103	6.381.116	18.085.213	26.123.757	5051,6	115,8	309,4	44,4	25.616.654
Giappone	8.055.763	9.944.637	8.189.323	7.765.428	-3,6	2,3	-21,9	-5,2	-290.335
Sud Corea	1.625.125	3.723.482	4.122.604	3.908.747	140,5	12,9	5,0	-5,2	2.283.622
Totale mondo	37.262.942	53.049.391	65.462.496	68.020.264	82,5	4,2	28,2	3,9	30.757.322

* EU15+Uk+nuovi paesi est entrati in EU + Turchia; **EU15+UK

Fonte: elaborazioni su dati Oica

WITHUB

**I dazi Ue all'import
considerati
«pericolosi» o come
base per trattare**

**Carraro: «Abbiamo
il coraggio di attrarre
in Veneto una grande
fabbrica cinese?»**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

GREEN&BLUE

NEWS

VIDEO

BIODIVERSITÀ

ECONOMIA

ENERGIA

MOBILITÀ

TUTORIAL

CHI SIAMO

MOBILITÀ

Biometano, idrogeno, elettrico: così i camion tagliano le emissioni

di Dario D'Elia



Elettrico e HVO ma anche un trasporto misto sulle lunghe distanze possono abbattere le emissioni di un settore fortemente impattante

12 Luglio 2024 alle 00:10

4 minuti di lettura

"Nel trasporto su gomma la sostenibilità oggi si può ottenere con la transizione verso carburanti alternativi e l'ottimizzazione dei processi e degli stessi asset di trasporto", sostiene **Alberto Curnis**, ricercatore presso l'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano. Si parla quindi di **biometano**, **HVO** (Hydrotreated Vegetable Oil) e un domani l'**idrogeno verde**, senza contare lo sviluppo dell'elettrico. E poi la ricerca costante di un'ottimale saturazione degli spazi presenti nei mezzi, la riduzione dei ritorni a vuoto, semirimorchi a doppio piano o l'utilizzo dei doppi semirimorchi - già presenti in Spagna e Danimarca.

"In Italia troviamo il Progetto 18, avviato nel 2009 dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da ANFIA, rivolto all'impiego di una combinazione ottimizzata trattore-semirimorchio con lunghezza complessiva di 18 metri consentendo il posizionamento di 36 pallet invece dei 33 consoni dei mezzi da 16,5 metri, abilitando una riduzione del numero dei camion circolanti, dei viaggi e delle emissioni",

GREEN AND BLUE



Biometano, idrogeno, elettrico: così i camion tagliano le emissioni



Leggi anche



Il biocarburante HVO per un Tour de France sostenibile

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

aggiunge l'esperto.

Un altro fronte è quello della multimodalità di trasporto sulle lunghe distanze. Ad esempio una consegna che prevede una tratta su treno e una via camion, oppure un trasporto effettuato in parte via mare e in parte su strada. In questo contesto si parla in particolare del **trasporto intermodale**, dove non avviene la "rottura" del carico, che rimane all'interno della stessa unità, dall'inizio alla fine del ciclo di trasporto. Per altro la via ferroviaria e quella marittima in molti casi hanno un impatto ambientale inferiore rispetto a quello stradale alimentato a fossile. La grande flessibilità si ritrova anche nei carburanti. "Il biometano liquefatto e l'HVO vanno bene per le lunghe percorrenze, mentre l'elettrico, oggi già applicato nelle brevi distanze, è interessato da diverse iniziative sul mercato per lo sviluppo tecnologico e infrastrutturale al fine di abilitarne un'efficace implementazione sulle tratte più lunghe. L'idrogeno verde è in una fase di studio e di sviluppo iniziale, spinto in gran parte in Italia dai fondi messi a disposizione dal Pnrr, ed, infine, la sfida degli e-fuels, ossia i combustibili sintetici prodotti dalle rinnovabili, che richiederanno ancora anni di sviluppo prima di potenzialmente giungere sul mercato", conclude Curnis.

I vantaggi del biometano liquefatto

La società di autotrasporti LC3 Trasporti - pioniera nel settore della logistica sostenibile - da tempo sta puntando sul cosiddetto **BIO-Lng (biometano liquefatto)**. Dispone infatti di 250 veicoli (autoarticolati), di cui il 70% alimentati con questo carburante. È considerato sostenibile poiché è il frutto di un processo di lavorazione che prevede la decomposizione biologica di materia organica. Rispetto al comune gasolio e a parità di percorrenze permette di abbattere i consumi di CO₂ (-78%), gli ossidi di azoto (-60%) e il particolato (-96%). Nel caso di LC3 si tratta per lo più di mezzi Iveco e la prospettiva è di aumentare ulteriormente il parco macchine green. Dopodiché, come spiega il fleet manager di LC3 **Giuliano Baldassari**, dal 2021 vengono già impiegati semirimorchi con impianto di refrigerazione ad azoto liquido (-180°C), che abbattano l'inquinamento acustico e anche il rumore percepito. Una soluzione che non genera emissioni inquinanti nell'atmosfera, al contrario dei consueti impianti di refrigerazione che sfruttano il gasolio per l'alimentazione. L'ulteriore evoluzione è nel nuovo semirimorchio Powered Trailer sviluppato da SolarEdge e-Mobility, che sarà consegnato in versione definitiva e



Il match di Wimbledon per la sostenibilità: così il tennis diventa verde



A giugno un caldo record, superato anche il picco dello stesso mese del 2023



GREEN AND BLUE



Gaura lindheimeri: coltivazione, cura, esposizione e potatura

Inquinamento, le batterie al litio sono una (nuova) sorgente di PFAS

SANDRO IANNACCONE

Il match di Wimbledon per la sostenibilità: così il tennis diventa verde

NICOLAS LOZITO

Biometano, idrogeno, elettrico: così i camion tagliano le emissioni

DI DARIO D'ELIA

[leggi tutte le notizie di Green and Blue >](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

commerciale a settembre.

Il semirimorchio elettrico di SolarEdge con più fonti di energia

Il colosso internazionale [SolarEdge](#), sulla base della sua competenza nei settori degli inverter e dei pannelli per il fotovoltaico, ha sviluppato grazie alla sua declinazione e-Mobility, situata a Perugia, una piattaforma semirimorchio (circa 13,5 m) elettrica che sfrutta diverse fonti energetiche. In pratica l'elemento che normalmente si aggancia a un trattore stradale che consente il trasporto su gomma di materiali e beni si evolve. Come spiega il sales manager **Francesco Mittica** di SolarEdge e-Mobility la novità consta in una serie di apparecchiature modulari che possono essere applicate - grazie al lavoro di uno specialista - a un semirimorchio tradizionale per renderlo elettrico e green. Nello specifico si parla della possibilità di avere un'unità dotata di pannelli solari (24 mq² di superficie), batterie, tecnologia plugin e un assale per il recupero dell'energia capaci di contribuire non solo allo spostamento ma anche all'alimentazione dell'eventuale unità di refrigerazione. Ovviamente le prestazioni variano a seconda delle condizioni ambientali, i percorsi e gli allestimenti. Già, perché senza l'unità di refrigerazione, i soli pannelli, l'assale e il dimensionamento del pacchetto batterie (max 75 kWh) consentono di migliorare le performance e di conseguenza migliorare ulteriormente la riduzione dell'impatto ambientale.

Uno degli ultimi test su strada a Roma ha confermato che su una tratta di oltre 250 km è stato possibile ridurre di circa il 24% il consumo di carburante, con un consistente abbattimento dei livelli di emissioni e anche dei costi. Secondo l'azienda 19 veicoli con i rispettivi semirimorchi elettrici sono in grado di abbattere l'emissione di 1,4 tonnellate di CO₂ in un solo giorno di operatività. Da rilevare che in una consueta giornata assoluta più dell'80% dell'energia viene generato dall'assale e il sistema di recupero, quindi l'apporto dei pannelli risulta quasi più strategico quando il mezzo è fermo rispetto a quando è in movimento. La condizione ideale, come spiega Mittica, è quella di disporre di un quartier generale o un hub per autoarticolati dotato di pannelli solari, batterie e inverter. Il tutto sfruttando anche soluzioni telematiche avanzate per il monitoraggio e la gestione dei veicoli, nonché l'efficienza energetica, giocando anche la carta della ricarica bidirezionale. In questo modo tutti i pannelli, compresi quelli montati sui mezzi che generano 2-3 kWh, possono dar vita a un sistema unico capace di alimentare i

LA STAMPA

servizi della sede, stivare energia nelle batterie delle infrastrutture oppure direttamente in quelle dei mezzi, ricaricare altri veicoli elettrici e in caso di sovrabbondanza vendere alla rete nazionale.

Infine c'è un tema normativo che si è appena sbloccato. L'associazione di categoria International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR) ha contribuito negli ultimi tre anni all'approvazione di una nuova definizione comunitaria che agevolerà le omologazioni dei semirimorchi elettrici. In pratica a breve non ci sarà più bisogno di omologare ogni singolo mezzo, ma applicare le stesse regole previste per la produzione in serie.

Una strategia green diversificata

Michele Ambroggi, presidente di LC3, sottolinea che la complessità della logistica, sotto il profilo ambientale, dovrebbe essere affrontata con una strategia diversificata capace di mettere insieme più tecnologie. Anche nel rispetto delle esigenze di mercato e degli equilibri finanziari. "Proprio qui a Piacenza, dove c'è la filiale più importante per LC3, stiamo realizzando uno dei primi impianti a idrogeno per l'alimentazione dei trattori (stradali) in collaborazione con Edison Next", sottolinea Ambroggi. "Per i veicoli invece abbiamo un accordo con Iveco e i primi modelli dovrebbero arrivare in Italia nel 2025-2026". Senza contare il contratto di fornitura di 30 trattori full electric Daimler Truck eActros 600 equipaggiati da un tris di batterie da complessivi 621 kWh/600 kWh capaci di assicurare un'autonomia di circa 500 km. La prospettiva è che l'idrogeno diventi la tecnologia di riferimento per il lungo raggio, andando progressivamente a sostituire i mezzi a BIO-Lng. L'elettrico invece dovrebbe assicurare la copertura del breve e medio raggio.

Argomenti

news ambiente emissioni decarbonizzazione clima trasporti inquinamento

Seguici su:

CERCA

NEWS VIDEO BIODIVERSITÀ ECONOMIA ENERGIA MOBILITÀ TUTORIAL CHI SIAMO

adv



MOBILITÀ

Biometano, idrogeno, elettrico: così i camion tagliano le emissioni

di Dario D'Elia



Elettricoe HVO ma anche un trasporto misto sulle lunghe distanze possono abbattere le emissioni di un settore fortemente impattante

12 LUGLIO 2024 ALLE 00:10

4 MINUTI DI LETTURA

GB GREEN AND BLUE



"Nel trasporto su gomma la sostenibilità oggi si può ottenere con la transizione verso carburanti alternativi e l'ottimizzazione dei

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

processi e degli stessi asset di trasporto", sostiene **Alberto Curnis**, ricercatore presso l'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano. Si parla quindi di **biometano**, **HVO** (Hydrotreated Vegetable Oil) e un domani l'**idrogeno verde**, senza contare lo sviluppo dell'elettrico. E poi la ricerca costante di un'ottimale saturazione degli spazi presenti nei mezzi, la riduzione dei ritorni a vuoto, semirimorchi a doppio piano o l'utilizzo dei doppi semirimorchi - già presenti in Spagna e Danimarca.

"In Italia troviamo il Progetto 18, avviato nel 2009 dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da **ANFIA**, rivolto all'impiego di una combinazione ottimizzata trattore-semirimorchio con lunghezza complessiva di 18 metri consentendo il posizionamento di 36 pallet invece dei 33 consoni dei mezzi da 16,5 metri, abilitando una riduzione del numero dei camion circolanti, dei viaggi e delle emissioni", aggiunge l'esperto.

Un altro fronte è quello della multimodalità di trasporto sulle lunghe distanze. Ad esempio una consegna che prevede una tratta su treno e una via camion, oppure un trasporto effettuato in parte via mare e in parte su strada. In questo contesto si parla in particolare del **trasporto intermodale**, dove non avviene la "rottura" del carico, che rimane all'interno della stessa unità, dall'inizio alla fine del ciclo di trasporto. Per altro la via ferroviaria e quella marittima in molti casi hanno un impatto ambientale inferiore rispetto a quello stradale alimentato a fossile. La grande flessibilità si ritrova anche nei carburanti. "Il biometano liquefatto e l'HVO vanno bene per le lunghe percorrenze, mentre l'elettrico, oggi già applicato nelle brevi distanze, è interessato da diverse iniziative sul mercato per lo sviluppo tecnologico e infrastrutturale al fine di abilitarne un'efficace implementazione sulle tratte più lunghe. L'idrogeno verde è in una fase di studio e di sviluppo iniziale, spinto in gran parte in Italia dai fondi messi a disposizione dal Pnrr, ed, infine, la sfida degli e-fuels, ossia i combustibili sintetici prodotti dalle rinnovabili, che richiederanno ancora anni di sviluppo prima di potenzialmente giungere sul mercato", conclude Curnis.

I vantaggi del biometano liquefatto

La società di autotrasporti LC3 Trasporti - pioniera nel settore della logistica sostenibile - da tempo sta puntando sul cosiddetto **BIO-Lng (biometano liquefatto)**. Dispone infatti di 250 veicoli (autoarticolati), di cui il 70% alimentati con questo carburante. È considerato sostenibile poiché è il frutto di un processo di

Biometano, idrogeno, elettrico: così i camion tagliano le emissioni



[Leggi anche](#)

Il biocarburante HVO per un Tour de France sostenibile

Il match di Wimbledon per la sostenibilità: così il tennis diventa verde

A giugno un caldo record, superato anche il picco dello stesso mese del 2023



GREEN AND BLUE



Inquinamento, le batterie al litio sono una (nuova) sorgente di PFAS

SANDRO IANNACCONE

Il match di Wimbledon per la sostenibilità: così il tennis diventa verde

NICOLAS LOZITO

Biometano, idrogeno, elettrico: così i camion tagliano le emissioni

DI DARIO D'ELIA

Europarlamentari green/6. Camilla Laureti, vice presidente del Gruppo dei Socialisti e Democratici: "Uniti contro le forze nazionaliste"

DI FIAMMETTA CUPELLARO

[leggi tutte le notizie di Green and Blue >](#)

lavorazione che prevede la decomposizione biologica di materia organica. Rispetto al comune gasolio e a parità di percorrenze permette di abbattere i consumi di CO₂ (-78%), gli ossidi di azoto (-60%) e il particolato (-96%). Nel caso di LC3 si tratta per lo più di mezzi Iveco e la prospettiva è di aumentare ulteriormente il parco macchine green. Dopodiché, come spiega il fleet manager di LC3 **Giuliano Baldassari**, dal 2021 vengono già impiegati semirimorchi con impianto di refrigerazione ad azoto liquido (-180°C), che abbattano l'inquinamento acustico e anche il rumore percepito. Una soluzione che non genera emissioni inquinanti nell'atmosfera, al contrario dei consueti impianti di refrigerazione che sfruttano il gasolio per l'alimentazione. L'ulteriore evoluzione è nel nuovo semirimorchio Powered Trailer sviluppato da SolarEdge e-Mobility, che sarà consegnato in versione definitiva e commerciale a settembre.

Il semirimorchio elettrico di SolarEdge con più fonti di energia

Il colosso internazionale [SolarEdge](#), sulla base della sua competenza nei settori degli inverter e dei pannelli per il fotovoltaico, ha sviluppato grazie alla sua declinazione e-Mobility, situata a Perugia, una piattaforma semirimorchio (circa 13,5 m) elettrica che sfrutta diverse fonti energetiche. In pratica l'elemento che normalmente si aggancia a un trattore stradale che consente il trasporto su gomma di materiali e beni si evolve. Come spiega il sales manager **Francesco Mittica** di SolarEdge e-Mobility la novità consta in una serie di apparecchiature modulari che possono essere applicate - grazie al lavoro di uno specialista - a un semirimorchio tradizionale per renderlo elettrico e green. Nello specifico si parla della possibilità di avere un'unità dotata di pannelli solari (24 mq² di superficie), batterie, tecnologia plugin e un assale per il recupero dell'energia capaci di contribuire non solo allo spostamento ma anche all'alimentazione dell'eventuale unità di refrigerazione. Ovviamente le prestazioni variano a seconda delle condizioni ambientali, i percorsi e gli allestimenti. Già, perché senza l'unità di refrigerazione, i soli pannelli, l'assale e il dimensionamento del pacchetto batterie (max 75 kWh) consentono di migliorare le performance e di conseguenza migliorare ulteriormente la riduzione dell'impatto ambientale.

Uno degli ultimi test su strada a Roma ha confermato che su una tratta di oltre 250 km è stato possibile ridurre di circa il 24% il consumo di carburante, con un consistente abbattimento dei livelli di emissioni e anche dei costi. Secondo l'azienda 19 veicoli

con i rispettivi semirimorchi elettrici sono in grado di abbattere l'emissione di 1,4 tonnellate di CO₂ in un solo giorno di operatività.

Da rilevare che in una consueta giornata assolata più dell'80% dell'energia viene generato dall'assale e il sistema di recupero, quindi l'apporto dei pannelli risulta quasi più strategico quando il mezzo è fermo rispetto a quando è in movimento. La condizione ideale, come spiega Mittica, è quella di disporre di un quartier generale o un hub per autoarticolati dotato di pannelli solari, batterie e inverter. Il tutto sfruttando anche soluzioni telematiche avanzate per il monitoraggio e la gestione dei veicoli, nonché l'efficienza energetica, giocando anche la carta della ricarica bidirezionale. In questo modo tutti i pannelli, compresi quelli montati sui mezzi che generano 2-3 kWh, possono dar vita a un sistema unico capace di alimentare i servizi della sede, stivare energia nelle batterie delle infrastrutture oppure direttamente in quelle dei mezzi, ricaricare altri veicoli elettrici e in caso di sovrabbondanza vendere alla rete nazionale.

Infine c'è un tema normativo che si è appena sbloccato.

L'associazione di categoria International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR) ha contribuito negli ultimi tre anni all'approvazione di una nuova definizione comunitaria che agevolerà le omologazioni dei semirimorchi elettrici. In pratica a breve non ci sarà più bisogno di omologare ogni singolo mezzo, ma applicare le stesse regole previste per la produzione in serie.

Una strategia green diversificata

Michele Ambrogi, presidente di LC3, sottolinea che la complessità della logistica, sotto il profilo ambientale, dovrebbe essere affrontata con una strategia diversificata capace di mettere insieme più tecnologie. Anche nel rispetto delle esigenze di mercato e degli equilibri finanziari. "Proprio qui a Piacenza, dove c'è la filiale più importante per LC3, stiamo realizzando uno dei primi impianti a idrogeno per l'alimentazione dei trattori (stradali) in collaborazione con Edison Next", sottolinea Ambrogi. "Per i veicoli invece abbiamo un accordo con Iveco e i primi modelli dovrebbero arrivare in Italia nel 2025-2026". Senza contare il contratto di fornitura di 30 trattori full electric Daimler Truck eActros 600 equipaggiati da un tris di batterie da complessivi 621 kWh/600 kWh capaci di assicurare un'autonomia di circa 500 km. La prospettiva è che l'idrogeno diventi la tecnologia di riferimento per il lungo raggio, andando progressivamente a sostituire i mezzi a BIO-Lng. L'elettrico invece dovrebbe assicurare la copertura del

breve e medio raggio.

Argomenti

- news
- ambiente
- emissioni
- decarbonizzazione
- clima
- trasporti
- inquinamento

© Riproduzione riservata

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL NETWORK

Espandi ▾

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

Biometano, idrogeno, elettrico: così i camion tagliano le emissioni

Elettrico e HVO ma anche un trasporto misto sulle lunghe distanze possono abbattere le emissioni di un settore fortemente impattante. "Nel trasporto su gomma la sostenibilità oggi si può ottenere con la transizione verso carburanti alternativi e l'ottimizzazione dei processi e degli stessi asset di trasporto", sostiene Alberto Curnis, ricercatore presso l'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano. Si parla quindi di biometano HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) e un domani l'idrogeno verde, senza contare lo sviluppo dell'elettrico. E poi la ricerca costante di un'ottimale saturazione degli spazi presenti nei mezzi, la riduzione dei ritorni a vuoto, semirimorchi a doppio piano o l'utilizzo dei doppi semirimorchi - già presenti in Spagna e Danimarca. "In Italia troviamo il Progetto 18, avviato nel 2009 dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da ANFIA, rivolto all'impiego di una combinazione ottimizzata trattore-semirimorchio con lunghezza complessiva di 18 metri consentendo il posizionamento di 36 pallet invece dei 33 conosciuti nei mezzi da 16,5 metri, abilitando una riduzione del numero dei camion circolanti, dei viaggi e delle emissioni", aggiunge l'esperto. Un altro fronte è quello della multimodalità di trasporto sulle lunghe distanze. Ad esempio una consegna che prevede una tratta su treno e una via camion, oppure un trasporto effettuato in parte via mare e in parte su strada. In questo contesto si parla in particolare del trasporto intermodale, dove non avviene la "rottura" del carico, che rimane all'interno della stessa unità, dall'inizio alla fine del ciclo di trasporto. Per altro la via ferroviaria e quella marittima in molti casi hanno un impatto ambientale inferiore rispetto a quello stradale alimentato a fossile. La grande flessibilità si ritrova anche nei carburanti. "Il biometano liquefatto e l'HVO vanno bene per le lunghe percorrenze, mentre l'elettrico, oggi già applicato nelle brevi distanze, è interessato da diverse iniziative sul mercato per lo sviluppo tecnologico e infrastrutturale al fine di abilitarne un'efficace implementazione sulle tratte più lunghe. L'idrogeno verde è in una fase di studio e di sviluppo iniziale, spinto in gran parte in Italia dai fondi messi a disposizione dal Pnrr, ed, infine, la sfida degli e-fuels, ossia i combustibili sintetici prodotti dalle rinnovabili, che richiederanno ancora anni di sviluppo prima di potenzialmente giungere sul mercato", conclude Curnis. I vantaggi del biometano liquefatto. La società di autotrasporti LC3 Trasporti - pioniera nel settore della logistica sostenibile - da tempo sta puntando sul cosiddetto BIO-Lng (biometano liquefatto). Dispone infatti di 250 veicoli (autoarticolati), di cui il 70% alimentati con questo carburante. È considerato sostenibile poiché è il frutto di un processo di lavorazione che prevede la decomposizione biologica di materia organica. Rispetto al comune gasolio e a parità di percorrenze permette di abbattere i consumi di CO₂ (-78%), gli ossidi di azoto (-60%) e il particolato (-96%). Nel caso di LC3 si tratta per lo più di mezzi Iveco e la prospettiva è di aumentare ulteriormente il parco macchine green. Dopodiché, come spiega il fleet manager di LC3 Giuliano Baldassari, dal 2021 vengono già impiegati semirimorchi con impianto di refrigerazione ad azoto liquido (-180°C), che abbattano l'inquinamento acustico e anche il rumore percepito. Una soluzione che non genera emissioni inquinanti nell'atmosfera, al contrario dei consueti impianti di refrigerazione che sfruttano il gasolio per l'alimentazione. L'ulteriore evoluzione è nel nuovo semirimorchio Powered Trailer sviluppato da SolarEdge e-Mobility, che sarà consegnato in versione definitiva e commerciale a settembre. Il semirimorchio elettrico di SolarEdge con più fonti di energia. Il colosso internazionale SolarEdge, sulla base della sua competenza nei settori degli inverter e dei pannelli per il fotovoltaico, ha sviluppato grazie alla sua divisione e-Mobility, situata a Perugia, una piattaforma semirimorchio (circa 13,5 m) elettrica che sfrutta diverse fonti energetiche. In pratica l'elemento che normalmente si aggancia a un trattore stradale che consente il trasporto su gomma di materiali e beni si evolve. Come spiega il sales manager Francesco Mittica di SolarEdge e-Mobility la novità consta in una serie di apparecchiature modulari che possono essere applicate - grazie al lavoro di uno specialista - a un semirimorchio tradizionale per renderlo elettrico e green. Nello specifico si parla della possibilità di avere un'unità dotata di pannelli solari (24 mq di superficie), batterie, tecnologia plugin e un assale per il recupero dell'energia capaci di contribuire non solo allo spostamento ma anche all'alimentazione dell'eventuale unità di refrigerazione. Ovviamente le prestazioni variano a seconda delle condizioni ambientali, i percorsi e gli allestimenti. Già, perché senza l'unità di refrigerazione, i soli pannelli, l'assale e il dimensionamento del pacchetto batterie (max 75 kWh) consentono di migliorare le performance e di conseguenza migliorare ulteriormente la riduzione dell'impatto ambientale. Uno degli ultimi test su strada a Roma ha confermato che su una tratta di oltre 250 km è stato possibile ridurre di circa il 24% il consumo di carburante, con un consistente abbattimento dei livelli di emissioni e anche dei



costi. Secondo l'azienda 19 veicoli con i rispettivi semirimorchi elettrici sono in grado di abbattere l'emissione di 1,4 tonnellate di CO in un solo giorno di operatività. Da rilevare che in una consueta giornata assoluta più dell'80% dell'energia viene generato dall'assale e il sistema di recupero, quindi l'apporto dei pannelli risulta quasi più strategico quando il mezzo è fermo rispetto a quando è in movimento. La condizione ideale, come spiega Mittica, è quella di disporre di un quartier generale o un hub per autoarticolati dotato di pannelli solari, batterie e inverter. Il tutto sfruttando anche soluzioni telematiche avanzate per il monitoraggio e la gestione dei veicoli, nonché l'efficienza energetica, giocando anche la carta della ricarica bidirezionale. In questo modo tutti i pannelli, compresi quelli montati sui mezzi che generano 2-3 kWh, possono dar vita a un sistema unico capace di alimentare i servizi della sede, stivare energia nelle batterie delle infrastrutture oppure direttamente in quelle dei mezzi, ricaricare altri veicoli elettrici e in caso di sovrabbondanza vendere alla rete nazionale. Infine c'è un tema normativo che si è appena sbloccato. L'associazione di categoria International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR) ha contribuito negli ultimi tre anni all'approvazione di una nuova definizione comunitaria che agevolerà le omologazioni dei semirimorchi elettrici. In pratica a breve non ci sarà più bisogno di omologare ogni singolo mezzo, ma applicare le stesse regole previste per la produzione in serie. Una strategia green diversificata Michele Ambrogi, presidente di LC3, sottolinea che la complessità della logistica, sotto il profilo ambientale, dovrebbe essere affrontata con una strategia diversificata capace di mettere insieme più tecnologie. Anche nel rispetto delle esigenze di mercato e degli equilibri finanziari. "Proprio qui a Piacenza, dove c'è la filiale più importante per LC3, stiamo realizzando uno dei primi impianti a idrogeno per l'alimentazione dei trattori (stradali) in collaborazione con Edison Next", sottolinea Ambrogi. "Per i veicoli invece abbiamo un accordo con Iveco e i primi modelli dovrebbero arrivare in Italia nel 2025-2026". Senza contare il contratto di fornitura di 30 trattori full electric Daimler Truck eActros 600 equipaggiati da un tris di batterie da complessivi 621 kWh/600 kWh capaci di assicurare un'autonomia di circa 500 km. La prospettiva è che l'idrogeno diventi la tecnologia di riferimento per il lungo raggio, andando progressivamente a sostituire i mezzi a BIO-Lng. L'elettrico invece dovrebbe assicurare la copertura del breve e medio raggio.

Edizione digitale

Newsletter

Segnala

Necrologie

Abbonati

IL GIORNALE DI VICENZA

/// ECONOMIA VICENTINA /// ECONOMIA NAZIONALE

/// L'INDUSTRIA DEI MOTORI

«La filiera automotive ha futuro se la Cina produrrà qui»

di **Roberta Bassan**

L'allarme al convegno Federmeccanica-Anfia al Cuoa. Perdita di 7 miliardi e dai 30 ai 50 mila posti in meno dall'impatto della transizione elettrica sui componenti. «Piano per la competitività a attirare grandi player»

12 luglio 2024



Automotive. La transizione elettrica comporterebbe una riduzione di fatturato della componentistica di oltre il 50% pari a -7 miliardi e una perdita di 30-50 mila posti di lavoro

«Se vogliamo attirare qualcuno di vincente in grado di dare futuro alla nostra filiera dell'**automotive meglio guardare ai produttori cinesi che non a Stellantis**». Federmeccanica e Anfia, associazione nazionale filiera industria automobilistica, riuniti ieri al Cuoa di Altavilla Vicentina con il patrocinio di Confindustria Veneto, scaldano i motori. E non possono fare altrimenti davanti ai dati che vengono snocciolati al tavolo. Prima Anfia-Alix Partners: la transizione elettrica comporterebbe una riduzione di fatturato della componentistica per i motori a combustione di oltre il 50% pari a -7 miliardi e una perdita di posti di lavoro tra i 30 e i 50 mila.

Poi Federmeccanica: il **“sorpasso” della Cina quanto a produzione di auto è stato clamoroso e repentino**. Se nel 1998 in Italia ne venivano prodotte 1,4 milioni e in Cina appena un terzo, dopo 25 anni l'Italia segna -61% e la Cina ne produce oltre 26 milioni. E dal 1998 la Francia ha segnato -59,9%, la Germania -23,2%, gli Usa -68%, il Giappone -3,6%. Tendenza, come evidenziato dallo studio di Corrado La

Forgia (Federmeccanica) e Luca Beltrametti (Università di Genova), associata «ai radicali cambiamenti tecnologici in atto imposti anche dalle normative europee, che hanno permesso alla Cina di contendere la leadership tecnologica nella produzione di veicoli elettrici». C'è un gap tecnologico da colmare e la sfida è attirare i cinesi qui «per dare futuro alla filiera».

La sfida

E il futuro dell'automotive discusso al Cuoia diventa di stretta attualità: l'industria automobilistica è alle prese con una frenata delle vendite di veicoli elettrici, Volkswagen ha rivisto al ribasso le sue stime e non esclude la chiusura di un impianto di SUV elettrici in Belgio. Federico Visentin, presidente di Federmeccanica, del Cuoia e a capo della Mevis di Rosà, tra i più importanti produttori di componenti metallici d'alta qualità e precisione, torna a spingere sul tasto dei cinesi: «La notizia del ridimensionamento dello stabilimento Audi a Bruxelles - commenta - è emblematica: **il settore ha puntato sul segmento premium**, ma questo non può essere sufficiente perché si tratta di un mercato comunque ridotto: è necessario guardare ai segmenti di più largo consumo e nessuno dei produttori europei, a partire da Stellantis, ha ad oggi la capacità tecnologica per essere competitivo».

Il pressing

E come convincere i cinesi a realizzare una fabbrica qui «è la parte più complessa», ma si fa quadrato. **Roberto Vavassori, presidente Anfia, è reduce dalla missione del Ministero dello sviluppo economico in Cina** per «dialogare con i grossi gruppi di produttori internazionali». Anche perché, lo dice senza mezzi termini «è il momento di superare la politica del "figlio unico", data da un unico costruttore in Italia».

Visentin spinge sul fatto di attirare un player cinese, per una fabbrica con un preciso target: realizzare utilitarie che non costino più di 12mila euro, massimo 14 mila. Macchine elettriche a basso costo e potendo contare qui su una catena di fornitura qualificata. È ancora più chiaro: «Non un impianto di assemblaggio che non avrebbe grande valore ma produrrebbe solo qualche posto di lavoro in più, bensì un vero e proprio centro di sviluppo da cui imparare per colmare un gap tecnologico che in questo settore manca».

La Cina gioca il suo fattore competitivo: batterie, metalli rari, raffinazione. Noi altro: «Sull'auto elettrica - evidenzia Visentin - la tecnologia va importata e la nostra competenza, i centri formativi, la creatività risulterebbero per loro un valore aggiunto». A chi gli chiede se il Veneto può avere chance risponde che qui il distretto della componentistica è molto forte, abituato peraltro a connessioni con una Germania sempre più debole. «Se riuscissimo a portare i cinesi ad investire in Italia e a vincolarli ad utilizzare componentistica italiana, credo sarebbe vantaggioso per il Paese e per tutto il Nordest».

I lacci

C'è il tema dazi, **l'imposta provvisoria dell'Ue sui produttori cinesi di veicoli elettrici**, sebbene la questione sia ancora in fase di negoziazione con la parte cinese e un verdetto finale sia atteso entro quattro mesi. Conferma Vavassori: «Parlando con il ministro dell'industria cinese abbiamo avuto conferma che i dazi non sono visti come una minaccia alla loro idea di "conquistare il mondo", ma una mossa da parte dell'Europa per aprire un tavolo negoziale. Da qui a novembre avremo il tempo di discutere di tutti gli aspetti». Evidenziando altresì come la politica dei dazi sia pericolosa in quanto innesca reazioni a catena non controllabili «e non possiamo permetterci l'autarchia».

Il futuro

Le preoccupazioni non mancano. Le annota nel suo saluto **Enrico Carraro, presidente di Confindustria veneto**. Mentre Roberto Ciambetti, presidente del Consiglio regionale, evidenzia come ci sia bisogno «di un'Europa che sia con i piedi per terra». Alla nuova commissione europea, anche rispetto alla scadenza del 2035 per lo stop ai motori endotermici delle auto nuove, si è chiesto ancora una volta la necessità di introdurre il principio della neutralità tecnologica per ridurre le emissioni: «L'elettrico deve essere una delle opzioni e non l'unica soluzione». **Ieri sono rimbalzati sul tavolo anche i 125 anni dalla fondazione della Fiat**, a cui «serve rilancio». Intanto si tende la mano alla Cina.

© Riproduzione riservata

Vicenza

Altavilla Vicentina

automobili

industria

Federveccanica

motori

Il Giornale di Vicenza è su Whatsapp. [Clicca qui](#) per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.

Geopolitica iscrizioni

TALENTI GDV - iscrizione

Autopromo - Abbonamento Estate Digital 2024

OperaEstate 2024

Suggerimenti

[Pubblicità](#) [Privacy](#) [Cookie](#) [Consensi](#) [Contatti](#) [Chi siamo](#)

[Necrologie](#)

[Abbonati](#)



IL GRUPPO

ATHESIS

L'Arena

IL GIORNALE DI VICENZA

Bresciaoggi

GAZZETTA DI MANTOVA

PubliAdige

radio verona

Telearena

Telemantova

NERI POZZA

TUTTO ITS ACADEMY

Z&P!

Società Athesis S.p.A. – Corso Porta Nuova, 67 – I-37122 Verona (VR) – REA: VR-44853 – Cap. soc. i.v.: 1.768.000 Euro – P.IVA e C.F. 0021396023079

Copyright © 2024 – Tutti i diritti riservati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

GREEN&BLUE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Biometano, idrogeno, elettrico: così i camion tagliano le emissioni

DI GABRIELLA



Elettriche IVO ma anche un trasporto misto sulle lunghe distanze possono abbattere le emissioni di un settore fortemente impattante

12 LUGLIO 2024 ALLE 09:10

"Nel trasporto su gomma la sostenibilità oggi si può ottenere con la transizione verso carburanti alternativi e l'ottimizzazione dei processi e degli stessi asset di trasporto", sostiene **Alberto Curini**, ricercatore presso l'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchetti del Politecnico di Milano. Si parla quindi di **Biometano** (HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) e un domani **Idrogeno verde**, senza contare lo sviluppo dell'elettrico. E poi la ricerca costante di un ottimale saturazione degli spazi presenti nei mezzi, la riduzione dei ritorni a vuoto, semirimorchi a doppio piano o l'utilizzo dei doppi semirimorchi - già presenti in Spagna e Danimarca.

"In Italia troviamo il Progetto 1E, avviato nel 2009 dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da ANFIA, rivolto all'impiego di una combinazione ottimizzata trattore-semirimorcho con lunghezza complessiva di 18 metri consentendo il posizionamento di 36 pallet invece dei 30 consueti dei mezzi da 16,5 metri, abilitando una riduzione del numero dei camion circolanti, dei viaggi e delle emissioni", aggiunge l'esperto.

Un altro fronte è quello della multimodalità di trasporto sulle lunghe distanze. Ad esempio una consegna che prevede una tratta su treno e una via camion, oppure un trasporto effettuato in parte via mare e in parte su strada. In questo contesto si parla in particolare di **trasporto ibrido**, dove non avviene la "rottura" del carico, che rimane all'interno della stessa unità, dall'inizio alla fine del ciclo di trasporto. Per altro la via ferroviaria e quella marittima in molti casi hanno un impatto ambientale inferiore rispetto a quello stradale alimentato a fossile. La grande flessibilità si ritrova anche nei carburanti: "il biometano liquefatto e l'HVO vanno bene per le lunghe percorrenze, mentre l'elettrico, oggi già applicato nelle brevi distanze, è interessato da diverse iniziative sul mercato per lo sviluppo tecnologico e infrastrutturale al fine di abilitarne serificata implementazione sulle tratte più lunghe. L'idrogeno verde è in una fase di studio e di sviluppo iniziale, spirito in gran parte in Italia dai fondi messi a disposizione dal PNRR, ed, infine, la sfida degli e-fuels, ossia i combustibili sintetici prodotti dalle rinnovabili, che richiedono ancora anni di sviluppo prima di poter realmente giungere sul mercato", conclude Curini.

I vantaggi del biometano liquefatto

La società di autotrasporti LC3 Trasporti - pioniera nel settore della logistica sostenibile - da tempo sta puntando sui cosiddetti **BIO-Lng (Biometano liquefatto)**. Dispone infatti di 200 veicoli (autotricoli), di cui il 70% alimentati con questo carburante. È considerato sostenibile poiché è il frutto di un processo di lavorazione che prevede la decomposizione biologica di materia organica. Rispetto al comune gasolio è a parità di percorrenza permette di abbattere i consumi di CO₂ (17%), gli ossidi di azoto (NOx) e il particolato (PM10). Nel caso di LC3 si tratta per lo più di mezzi Iveco e la prospettiva è di aumentare ulteriormente il parco macchine green. Dopodiché, come spiega il fleet manager di LC3 **Matteo Baldoni**, dal 2021 vengono già impiegati semirimorchi con impianto di refrigerazione ad azoto liquido (-180°C), che abbattano l'inquinamento acustico e anche il rumore percepito. Una soluzione che non genera emissioni inquinanti nell'atmosfera, al contrario dei consueti impianti di refrigerazione che sfruttano il gasolio per l'alimentazione. L'ultimo evolversi è nel nuovo semirimorcho Powered Trailer sviluppato da SolarEdge e Mobility, che sarà consegnato in versione definitiva e commerciale a settembre.

Il semirimorcho elettrico di SolarEdge con più fonti di energia

Il colosso internazionale SolarEdge, sulla base della sua competenza nei settori degli inverter e dei pannelli per il fotovoltaico, ha sviluppato grazie alla sua declinazione e Mobility, situata a Perugia, una piattaforma semirimorcho (circa 11,5 m) elettrica che sfrutta diverse fonti energetiche. In pratica l'elemento che normalmente si aggancia a un trattore stradale che consente il trasporto su gomma di materiali e beni si evolve. Come spiega il sales manager **Franco Mito** di SolarEdge e-Mobility la novità consiste in una serie di apparecchiature modulari che possono essere applicate - grazie al lavoro di uno specialista - a un semirimorcho tradizionale per renderlo elettrico e green. Nello specifico si parla della possibilità di avere un'unità dotata di pannelli solari (24 mq² di superficie), batterie, tecnologia plug-in e un assale per il recupero dell'energia capace di contribuire non solo allo spostamento ma anche all'alimentazione dell'eventuale unità di refrigerazione. Ovviamente le prestazioni variano a seconda delle condizioni ambientali, percorsi e gli allestimenti. Già, perché senza unità di refrigerazione, i soli pannelli, l'assale e il dimensionamento del pacchetto batterie (max 75 kWh) consentono di migliorare le performance e di conseguentemente migliorare ulteriormente la riduzione dell'impatto ambientale. Uno degli ultimi test su strada a Roma ha confermato che su una tratta di oltre 250 km è stato possibile ridurre di circa il 24% il consumo di carburante, con un consistente abbattimento dei livelli di emissioni e anche dei costi. Secondo l'azienda 19 veicoli con i rispettivi semirimorchi elettrici sono in grado di abbattere l'emissione di 1,4 tonnellate di CO₂ in un solo giorno di operatività. Da rilevare che in una consueta giornata assoluta più dell'80% dell'energia viene generato dall'assale e il sistema di recupero, quindi l'apporto dei pannelli risulta quasi più strategico quando il mezzo è fermo rispetto a quando è in movimento. La condizione ideale, come spiega Mito, è quella di disporre di un quartier generale o un hub per autotricoli dotato di pannelli solari, batterie e inverter. Il tutto sfruttando anche soluzioni telematiche avanzate per il monitoraggio e la gestione dei veicoli, nonché l'efficienza energetica, giocando anche la carta della ricarica bidirezionale. In questo modo tutti i pannelli, compresi quelli montati sui mezzi che generano 2,5 kWh, possono dar vita a un sistema unico capace di alimentare i servizi della sede, stivare energia nelle batterie delle infrastrutture oppure direttamente in quelle dei mezzi, ricaricare altri veicoli elettrici e in caso di sovrabbondanza vendere alla rete nazionale.

Infine c'è un tema normativo che si è appena sbloccato. L'associazione di categoria International Association of the Body and Trailer Building Industry (IACOB) ha contribuito negli ultimi tre anni all'approvazione di una nuova

GREEN AND BLUE

Biometano, idrogeno, elettrico: così i camion tagliano le emissioni

LEGGI ANCHE

Il biocarburante HVO per un Tour de France sostenibile

Il match di Wimbledon per la sostenibilità: così il tennis diventa verde

A giugno un caldo record, superato anche il picco dello stesso mese del 2023

GREEN AND BLUE

Inquinamento, le batterie al litio sono una (nuova) sorgente di PFAS

Il match di Wimbledon per la sostenibilità: così il tennis diventa verde

Biometano, idrogeno, elettrico: così i camion tagliano le emissioni

Europarlamentari green/6, Camilla Laretti, vice presidente del Gruppo dei Socialisti e Democratici: "Tutti contro le forze nazionaliste"

Regolamento di lavoro di Green and Blue

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089649

definizione cumulativa che agevolerà le omologazioni dei semirimorchi elettrici. In pratica a breve non ci sarà più bisogno di omologare ogni singolo mezzo, ma applicare le stesse regole previste per la produzione in serie.

Una strategia green diversificata

Mohab Ambrogli, presidente di LC3, sottolinea che la complessità della logistica, sotto il profilo ambientale, dovrebbe essere affrontata con una strategia diversificata capace di mettere insieme più tecnologie. Anche nel rispetto delle esigenze di mercato e degli equilibri finanziari. "Proprio qui a Piacenza, dove c'è la filiale più importante per LC3, stiamo realizzando uno dei primi impianti a idrogeno per l'alimentazione dei trattori (stradali) in collaborazione con Edson Inet", sottolinea Ambrogli. "E i veicoli Iveco abbiamo un accordo con Iveco e i primi modelli dovrebbero arrivare in Italia nel 2025-2026". Senza contare il contratto di fornitura di 30 trattori full electric Daewoo Truck elettrico 600 equipaggiati da un trito di batterie da complessivi 421 kWh/600 kWh capaci di assicurare un'autonomia di circa 500 km. La prospettiva è che l'idrogeno diventi la tecnologia di riferimento per il lungo raggio, andando progressivamente a sostituire i mezzi a B0-Cng. L'elettrico invece dovrebbe assicurare la copertura del breve e medio raggio.

Argomenti

News Ambiente Emissioni Decarbonizzazione Clima Trasporti Impiantamento

INCHIESTA TUTI

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

ORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

MY
INFORICAMBI

BANCA
DATI



Home Lavoro ed Economia

LAVORO ED ECONOMIA

ANFIA e Federmeccanica: la filiera Italiana dell'Automotive tra transizione e competitività

By **Marco Lasala** 12 Luglio 2024

13 0

Tempo di Lettura: 2 min



Si è svolto presso lo **CUOA Business School**, l'incontro promosso da **Federmeccanica** e **ANFIA**. Tema del dibattito: **"La filiera Italiana dell'Automotive tra transizione e competitività"**.

In questa occasione sono stati presentati due studi che rappresentano una fotografia delle opportunità che nel **settore automotive italiano**, possono nascere a seguito della **transizione energetica**.

Nel dibattito su **"La filiera Italiana dell'Automotive tra transizione e competitività"**, è emerso come ciò che sta accadendo tra Europa e Cina, con l'introduzione dei dazi doganali extra sulle auto elettriche importate dal Paese asiatico, possa creare opportunità ma anche generare rischi.

ULTIME NOTIZIE



Il mondo dell'aftermarket minacciato dall'elettrico?

12 LUGLIO 2024



Castrol investe 50 milioni di dollari in In Gogoro

12 LUGLIO 2024



Alcantara e BMW: un binomio all'insegna della XM

12 LUGLIO 2024



Denso ad Automechanika Francoforte 2024

12 LUGLIO 2024



*“Abbiamo bisogno di politiche industriali che puntino soprattutto sull’offerta e sull’innovazione di prodotto più che sugli incentivi sulla domanda che devono rimanere soluzioni marginali”, dichiara **Federico Visentin, Presidente Federmeccanica e Presidente & CEO Mevis**, “Ci auguriamo che la nuova Commissione Europea rifletta sulla necessità di introdurre il principio della neutralità tecnologica per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni: l’elettrico deve essere una delle opzioni e non l’unica soluzione. Dobbiamo puntare alla crescita delle imprese per avere più grandi produttori e nel frattempo attrarre big player stranieri anche cinesi vincolandoli ad investire sulla filiera italiana. In quest’ottica, la politica di dazi è pericolosa in quanto innesca reazioni a catena non controllabili e non possiamo permetterci l’autarchia essendo la nostra una manifattura esportatrice ed un’industria di trasformazione per cui anche l’import è fondamentale”.*

Dello stesso parere è anche **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA e Chief Public Affairs Officer & Board Member di Brembo**: *“Oggi l’Europa deve andarci stretta, e la necessità di competere con attori industriali non più emergenti ma affermati rappresenta il nocciolo della sfida che le aziende del nostro settore devono affrontare e vincere”.*

Lo studio di La Forgia e Beltrametti ha evidenziato una crescita clamorosa del peso dei produttori cinesi a discapito dei produttori occidentali.

Secondo lo studio ANFIA – AlixPartners: *“Il Governo dovrà mettere in campo nel breve e nel medio e lungo periodo per cercare di colmare queste differenze, in modo che si creino le condizioni per arrivare a produrre in Italia, nel 2028-2030, almeno 1 milione di autoveicoli, coinvolgendo in misura crescente il sistema della componentistica italiana e mantenendo e sviluppando le competenze in ricerca e sviluppo sul territorio”.*

Articolo precedente

Articolo successivo



Alcantara e BMW: un binomio all’insegna della XM



Castrol investe 50 milioni di dollari in in Gogoro

ARTICOLI CORRELATI



LAVORO ED ECONOMIA
 Castrol investe 50 milioni di dollari in in Gogoro



LAVORO ED ECONOMIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

UltraContact NXT: massima sicurezza, minimo impatto



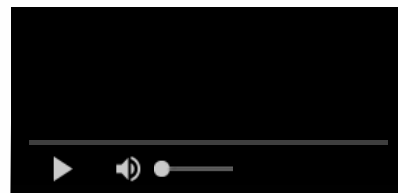
MENU

PneusNews.it

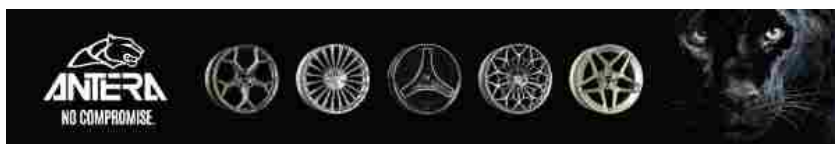
rivista online sul mondo dei pneumatici

✉ f 📷 in 🐦 🔍

CAR SERVICE by PNEUSNEWS



Incontro ANFIA-FEDERMECCANICA: La filiera italiana dell'automotive tra transizione ecologica e competitività



Si è tenuto, presso CUOA Business School, ad Altavilla Vicentina, in Veneto, l'incontro promosso da Federmeccanica e ANFIA (Associazione Italiana Filiera Industria Automobilistica) sulla filiera Italiana dell'Automotive tra transizione e competitività. Nel corso dell'incontro sono stati presentati due studi che hanno inquadrato rischi e opportunità del futuro del settore automotive in Italia in correlazione a quanto sta accadendo in particolare tra Europa e Cina, con il Green Deal e l'introduzione dei dazi aggiuntivi all'importazione delle auto elettriche dal paese asiatico.

Il primo studio, dal titolo "Piano per la competitività del settore automotive italiano", è stato curato da ANFIA e AlixPartners e presentato da Dario Duse (Partner & Managing Director, EMEA co-leader Automotive and Industrial - AlixPartners) e Fabrizio Mercurio (Director Automotive

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

and Industrial Goods Team – AlixPartners).

Il secondo lavoro è stato intitolato “L’automotive verso la sostenibilità ambientale” ed è stato presentato da **Corrado La Forgia** (Vicepresidente Federmeccanica – General Manager VHIT-WEIFU) e **Luca Beltrametti** (Università di Genova).



Le valutazioni e le proposte emerse da queste analisi sono state lo spunto per la successiva tavola rotonda in cui si sono confrontati **Roberto Vavassori** (Presidente ANFIA – Chief Public Affairs Officer & Board Member Brembo), **Federico Visentin** (Presidente Federmeccanica – Presidente & CEO Mevis) e **Marco Stella** (Presidente Gruppo Componenti ANFIA – CEO DTS Group).

“Abbiamo bisogno di politiche industriali che puntino soprattutto sull’offerta e sull’innovazione di prodotto più che sugli incentivi sulla domanda che devono rimanere soluzioni marginali” – ha dichiarato **Federico Visentin**, Presidente Federmeccanica e Presidente & CEO Mevis – “Ci auguriamo che la nuova Commissione Europea rifletta sulla necessità di introdurre il principio della neutralità tecnologica per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni: l’elettrico deve essere una delle opzioni e non l’unica soluzione. Dobbiamo puntare alla crescita delle imprese per avere più grandi produttori e nel frattempo attrarre big player stranieri anche cinesi vincolandoli ad investire sulla filiera italiana”.

“Il convegno di oggi consente di fare il cosiddetto ‘punto bussola’ nel tragitto verso la neutralità carbonica che il settore automotive, anche quello italiano, ha intrapreso con convinzione” – ha commentato **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA e Chief Public Affairs Officer & Board Member di Brembo – “A partire dai due studi presentati, sia pure per sommi capi, visto il tempo a disposizione, si comprende come vi siano scenari complessi di fronte alle nostre aziende, che vanno affrontati in assenza di mappe dettagliate, ma in territori in gran parte inesplorati; mi riferisco al tema enorme della necessità di disporre di energia pulita nella quantità e tempistica richiesta dal sistema e a costi competitivi con il resto dei concorrenti, alla necessità imperativa di snellire molti processi burocratici autorizzativi a tutti i livelli, inclusi quelli regionali, alla opportunità di ripensare modelli organizzativi del lavoro che sappiano coniugare l’attrattività di talenti per il nostro settore con schemi retributivi incentivanti per il settore.”

Lo stesso Vavassori ha poi continuato il suo intervento aggiungendo: “E, per i nostri imprenditori, la necessità di abbracciare con lo sguardo creativo e propositivo il mondo intero della produzione di veicoli, che per una parte molto rilevante ha spostato il baricentro al di fuori dei confini consueti; oggi l’Europa deve andarci stretta, e la necessità di competere con attori industriali non più emergenti ma affermati rappresenta il nocciolo della sfida che le aziende del nostro settore devono affrontare e vincere”.

Corrado La Forgia, Vicepresidente Federmeccanica e General Manager VHIT-WEIFU, ha spiegato il valore che gli studi hanno nell’analizzare la situazione attuale e nel proporre soluzioni efficaci: “Il nostro studio si propone di dare un contributo di consapevolezza alla discussione in corso sulla transizione green in corso attraverso l’analisi strutturata e comparata delle strategie di sviluppo industriale in Europa e in Cina. Gli elementi emersi conducono alla necessità di una revisione pragmatica dei targets europei fissati e della via indicata per raggiungerli. Essenziale l’apertura alla neutralità tecnologica e la capacità di relazione con i leader tecnologici emergenti, con obiettivo strategico, in particolare per il nostro paese, di attrarre investimenti e insediamenti produttivi e di R&D importanti”.



“Lo studio che abbiamo realizzato insieme ad AlixPartners” – ha affermato **Marco Stella**, Presidente

del Gruppo Componenti **ANFIA** – “raccolge i contributi dei partecipanti ai lavori del Tavolo Sviluppo Automotive gestito dal Ministero delle imprese e del Made in Italy e ora in fase conclusiva, ovvero **ANFIA**, Stellantis, i rappresentanti delle regioni in cui si trovano gli stabilimenti del Gruppo e le parti sociali. Il lavoro traccia i possibili impatti della transizione energetica sulla filiera a livello regionale, analizza i gap di competitività delle imprese italiane rispetto ai principali competitor e, infine, identifica quattro aree di intervento – produzione locale, competitività produttiva (OEM e fornitori), attrazione di investimenti e tecnologia, riconversione e sviluppo occupazionale. In questo momento, tra gli elementi di difficoltà da evidenziare, ci sono anche le scelte di gestione e di relazione con la filiera di alcuni Costruttori, come Stellantis, che prevedono di dare sempre maggior spazio alle low cost countries, mettendo sul tavolo un confronto impari delle condizioni di fornitura rispetto alla supply chain europea e italiana”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Altri articoli che potrebbero interessarti

Mario Monti all'assemblea di **ANFIA**

Il Presidente del Consiglio dei Ministri Mario Monti ha confermato la propria partecipazione all'assemblea pubblica dell'Associazione
28 Novembre 2012

Anfia: come rilanciare la competitività della filiera dell'automotive

All'annuale Assemblea Pubblica di ANFIA si è fatto oggi il punto sulla situazione che la filiera automotive italiana sta attraversando in rapporto al contesto internazionale
27 Settembre 2010



L'industria automotive a Metef 2014
25 Marzo 2014



La classifica dei produttori di pneumatici

Posizione 2023 (2024)	2023			Vendite locali
	Euro	Sale pneumatici	%	
1 (12)	26.343,0	20.777,5	84,3%	
2 (2)	21.046,2	20.680,2	98,3%	4.212,6
3 (3)	18.166,3	18.166,3	100,0%	20.086,0
4 (4)	11.420,8	10.988,9	96,2%	
5 (6)	8.888,7	8.888,7	100,0%	
6 (5)	7.821,8	6.420,4	82,1%	1.127,4
7 (7)	6.236,8	6.236,8	100,0%	8.838,8
8 (8)	6.302,9	5.527,0	87,7%	889,9
9 (9)	4.658,1	n.d.	n.d.	39.020,0
10 (12)	3.988,0	3.289,9	82,5%	19.879,2
11 (18)	3.836,9	2.182,2	56,9%	884,9
12 (11)	2.833,8	2.833,3	100,0%	86.201,3
13 (13)	2.815,8	n.d.	n.d.	263.772,2
14 (15)	2.816,9	2.778,7	98,7%	4.047,4
15 (14)	2.772,0	n.d.	n.d.	348.801,6
16 (14)	2.347,0	n.d.	n.d.	n.d.
17 (17)	2.069,8	2.069,8	100,0%	20.160,8
18 (26)	1.884,8	n.d.	n.d.	2.707,7
19 (1)	1.880,2	n.d.	n.d.	180.441,2
20 (19)	1.648,7	1.648,7	100,0%	1.871,6



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Lo studio

Componentistica, ricavi in calo oltre il 50%

L'impatto della transizione elettrica sul settore della componentistica per i motori a combustione al 2030 potrebbe comportare una riduzione di fatturato di oltre il 50% con una perdita di circa 7 miliardi di euro. In termini occupazionali si tratterebbe di una flessione

di posti di lavoro tra i 30 e i 50mila a seconda della capacità del Paese di produrre o meno 1 milione di auto l'anno nei prossimi anni. Queste le cifre più allarmanti dello studio di **Anfia - AlixPartners** presentato durante il convegno dal titolo «La filiera Italiana dell'Automotive tra transizione e competitività» promosso da **Federmeccanica e Anfia**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

I DATI ANFIA DI GIUGNO Mercato autocarri Crescita a doppia cifra

A giugno il mercato degli autocarri registra una crescita a doppia cifra. Secondo i dati di Anfia, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, il mese scorso sono stati rilasciati 3.456 libretti di circolazione di nuovi autocarri (più 23,8% rispetto a giugno 2023) e 1.447 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti. Da inizio annosi contano 16.782 libretti di circolazione di nuovi autocarri (più 10,5%) e 7.167 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (meno 14,5% rispetto al periodo gennaio-giugno 2023).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

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

AUTO: ANFIA, +23,8% IMMATRICOLAZIONI AUTOCARRI GIUGNO, +83% PER GLI AUTOBUS



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 14 lug - A giugno 2024, il mercato degli autocarri prosegue e migliora il suo trend positivo registrando un rialzo a doppia cifra, così come il comparto autobus. I veicoli trainati recuperano e tornano con il segno positivo nel mese. Secondo quanto comunicato dall'Anfia, nel mese di giugno sono stati rilasciati 3.456 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+23,8% rispetto a giugno 2023) e 1.447 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+5,6%), suddivisi in 139 rimorchi (+17,8%) e 1.308 semirimorchi (+4,4%). Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a giugno 2024 712 nuove unità, con un incremento dell'83% rispetto a giugno 2023.

Nel sesto mese dell'anno, tutti i comparti presentano un andamento positivo: crescono a tripla cifra gli scuolabus (+263,6%) i minibus (+244,2%), mentre sono in rialzo a doppia cifra gli autobus adibiti al Tpl (+51,9%) e presentano un incremento più contenuto gli autobus e midibus turistici (+7%).

Com-Fla-

(RADIOCOR) 14-07-24 10:56:13 (0163) 5 NNNN

TAG

ITA

Siti Euronext

Euronext

Live Markets

Altri link

Comitato Corporate Governance

EN

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

AUTO: ANFIA, +23,8% IMMATRICOLAZIONI AUTOCARRI GIUGNO, +83% PER GLI AUTOBUS -2-

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 14 lug - Per quanto riguarda il primo semestre 2024, si contano 16.782 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 10,5% in più rispetto ai primi sei mesi del 2023, e 7.167 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-14,5% rispetto a gennaio-giugno 2023), così ripartiti: 715 rimorchi (+6,1%) e 6.452 semirimorchi (-16,3%). Per gli autocarri, nel primo semestre 2024, tutte e quattro le aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +16,9% il Nord-Est, +10,6% l'area Sud e Isole, +7% il Nord-Ovest e +5,7% le regioni del Centro. In riferimento ai veicoli trainati, nei primi sei mesi del 2024 tutte le aree geografiche tranne il Sud e Isole, che chiude a +6,4%, registrano una flessione: più lieve nelle regioni del Centro (-4,8%), mentre calano a doppia cifra il Nord-Ovest (-28%) e il Nord-Est (-26,2%). Le marche estere totalizzano 3.956 libretti di circolazione a gennaio-giugno 2024 (-22,1%); variazione negativa, molto più contenuta, anche per le marche nazionali (-2,6%), con 3.211 libretti.

In merito agli autobus, nel primo semestre 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 3.483 (+44,6% rispetto a gennaio-giugno 2023). Anche nel cumulato tutti e quattro i segmenti registrano una variazione positiva: +221,5% i minibus, +61,9% gli autobus e midibus turistici, +34,7% gli scuolabus e +19,8% gli autobus adibiti al Tpl. Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas e' del 21,5% a gennaio-giugno 2024 (contro il 12,1% dei primi sei mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 21% (15,8% a gennaio-giugno 2023). A livello territoriale, infine, nei primi sei mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in tre aree geografiche su quattro, con un rialzo a tripla cifra nel Centro (+121%), a doppia cifra nel Sud e isole (+84,9%) e più contenuta nel Nord-Ovest (+9,5%), mentre calano del 15,9% nel Nord-Est.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 14-07-24 11:01:34 (0188) 5 NNNN

TAG

ITA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Convocato il 7 agosto il tavolo al Mimit sull'automotive

Sarà presieduto dal ministro Urso. È arrivata dal Mimit la convocazione del Tavolo di settore automotive per il 7 agosto alle ore 11 presso il Salone degli Arazzi del Ministero. I lavori saranno presieduti dal ministro Adolfo Urso e l'argomento all'ordine del giorno sarà, come si legge nella mail di convocazione, "aggiornamento delle politiche per l'automotive in Italia e in Europa". Lo rende noto la Uilm. Sono stati convocati sindacati, rappresentanti del ministero dell'economia, del ministero della Transizione ecologica, Conferenza Regioni, Aci, Anfia, FederAuto, Unrae, Motus E, Federmanager, Confindustria, Federmeccanica, Stellantis, Ferrari, Piaggio, Iveco, Dr motor, Lamborghini, Industria Italiana Autobus e altre associazioni del settore. Riproduzione riservata © Copyright ANSA

IL FUTURO DELL'AUTO

L'Economia

Gli industriali si aspettano che la missione Meloni in Cina porti «qualcosa di veramente significativo», dice Visentin (Federmeccanica), che con Anfia scommette sull'«operazione secondo player». Perché hanno la tecnologia e possono accettare la clausola sugli acquisti di componentistica al 51% made in Italy. E perché Stellantis guarda al Nord Africa

di DARIO DI VICO

«L'UTILITARIA ELETTRICA DA 12 MILA EURO SI FA SOLO CON PECHINO E NEI DISTRETTI»

«Anfia in primo luogo e Federmeccanica a supporto stanno seguendo passo passo i contatti diplomatici e industriali tra Cina e Italia. E stiamo anche affinando le nostre proposte. Tra la missione di inizio luglio del ministro Urso e l'incontro a fine mese che il premier Giorgia Meloni avrà con le massime autorità cinesi a Pechino contiamo che maturi qualcosa di veramente significativo». Federico Visentin è il presidente di Federmeccanica ed è stato sicuramente la persona che si è spesa con maggior convinzione a favore dell'ipotesi di attrarre un player cinese per produrre in Italia vetture elettriche a basso costo. Con lui facciamo il punto su questo dossier, le prospettive che apre e le criticità che presenta. «Chi non ci crede deve ricredersi» è la sua battuta iniziale. **Partiamo da Bruxelles e dalla formazione della nuova Commissione. Lei pensa che saranno introdotte delle novità nei percorsi che regolano l'avvento del full electric nell'automotive?**

«Nelle grandi scelte di fondo non cambierà nulla ma penso che l'asticella sarà rivista, è inevitabile. Del resto i limiti di questo percorso sono davanti agli occhi di tutti. I ritardi nell'approntare le infrastrutture di ricarica, i costi finali delle vetture che richiedono sempre l'emissione di bonus, l'atteggiamento scettico dei consumatori. Se vogliamo avere il 100% di full electric e utilitarie che costino poco qualche mossa dobbiamo pur farla. Magari partendo da un atteggiamento di maggiore umiltà. Spero che i politici abbiano almeno ascoltato nella recente campagna elettorale tutte le lamentele arrivate da ogni parte».

A cosa si riferisce?

«Al riconoscimento che i cinesi sono tecnologicamente superiori agli europei nell'auto elettrica. Sono almeno otto anni

che ci lavorano e hanno guadagnato posizioni. La Renault sta partendo ora in Normandia a produrre la sua prima generazione di batterie, ma il player cinese più importante del settore, la Catl, ormai è alla quinta generazione. Oltre al know how industriale i cinesi hanno l'accesso ai principali fattori di costo, ad esempio nella raffinazione dei materiali rari hanno in opera processi di raffinazione altamente inquinanti che non sono replicabili in Europa per le norme più rigide che ci siamo dati. E tutto ciò cambia profondamente il quadro dei rapporti con la Cina».

La superiorità tecnologica stavolta è loro?

«In passato noi europei abbiamo sempre sofferto perché da Pechino ci rubavano le competenze per poterci eguagliare, in questo caso invece collaborando con loro ci portiamo a casa un vantaggio tecnologico che ci difetta. Erano a rimorchio, ora sono il traino. E grazie all'acquisizione di Volvo da parte di Geely sono anche migliorati sul piano della qualità estetica».

Mi pare di capire che la strategia dei dazi anti-Cina non le piaccia.

«Sono contrario perché l'Europa è esportatrice netta, non siamo gli Usa che potrebbero permettersi di vivere in autarchia commerciale. Le barriere si alzano se uno sa come va a finire, ma noi non lo sappiamo e stiamo aspettando la reazione cinese che è iniziata dall'alimentare, non dalla meccanica. Non mi convince nemmeno la tesi che noi applichiamo i dazi per persuadere Pechino a venire a produrre in Europa, non è questa la strategia giusta. Dobbiamo convincerli con altri argomenti e devo dire che il governo si sta muovendo da mesi su questa linea. Ovviamente siamo adulti e sappiamo che la quadratura del cerchio è complicata.

Vedi il caso Intel e come è finito».

In questa quadratura del cerchio quali sono gli obiettivi che il sistema Europa e l'Italia dovrebbero considerare imprescindibili?

«Ne dico subito uno: portare in Europa, meglio se in Italia, un centro di sviluppo delle batterie di quinta generazione. Non basta attrarre impianti di assemblaggio perché se ci fermassimo qui sarebbe difficile convincere qualsiasi produttore cinese che l'Italia è da preferire all'Ungheria. Dobbiamo mettere in campo i nostri distretti di fornitura della componentistica che rappresentano un patrimonio di tecnologia e creatività che altri Paesi non hanno. A rendere attraente l'Italia non potrà mai essere il costo del lavoro! Mi aspetto dunque dall'operazione secondo player più posti di lavoro, più competenze e tecnologie, un centro di sviluppo e rapporti stretti con la nostra filiera della componentistica. Guardo con attenzione ciò che sta avvenendo, ad esempio, in Piemonte con l'arrivo di Silicon Box e auspico che non sia solo una questione di assemblaggio dei semiconduttori».

Chi ha spinto per i dazi sostiene che i cinesi operino in un regime di concorrenza sleale grazie ai cospicui aiuti di Stato che Pechino eroga.

«Attenzione alla retorica preconfezionata. Pechino aiuta l'offerta mentre noi abbiamo sempre sussidiato, miopemente, la domanda. In Cina vengono date risorse alle imprese a determinate condizioni, non sono elargizioni a pioggia. Senza conseguire determinati standard di innovazione il rubinetto non si apre. Io penso che i sussidi alla domanda siano più distorsivi e finiscano per premiare le vendite di Tesla come è successo da noi. Pechino fa della politica industriale, l'ultimo esempio sono i taxi le cui flotte sono

state completamente rinnovate, passando dalle vecchie Volkswagen alle nuove Byd full electric. Lo facesse anche il governo italiano!».

È molto critico nei confronti del sistema Italia.

«Sì, ma adesso non conta. La cosa importante è arrivare al negoziato con i cinesi con un pacchetto di proposte/ricieste ben centrate. Location vicina alle zone di concentrazione industriale, misure di sveltimento burocratico, la clausola di acquistare il 51% di componentiistica italiana».

In questo modo però avremmo il paradosso che le vetture cinesi prodotte da noi potrebbero fregiarsi del marchio made in Italy.

«Francamente, non mi pare questo il problema, non vedo rischi e sono poco interessato alla diatriba sul nome dato alle singole vetture. Piuttosto guarderei ai volumi, non basta un impianto per pro-

durere 150 mila vetture ci vogliono numeri più alti, di tre volte se non quattro. Il mercato attuale aspetta utilitarie elettriche a basso costo. Parlo di 10-12 mila euro. Perciò dobbiamo pensare in grande, c'è un enorme spazio di mercato da coprire e la domanda è tutta addensata lì».

Obiezione: ma in Europa c'è già Byd che produrrà in Ungheria. Non arriveremo tardi comunque?

«Byd non fabbricherà utilitarie ma tenderà a scopiizzare il segmento premium. Il campo è ancora libero. Alle utilitarie ci stanno pensando gli europei come Stellantis e Renault, ma non hanno il vantaggio competitivo delle batterie cinesi. D'altro canto se vogliamo centrare l'obiettivo del 100% full electric bisognerà mettere sul mercato auto vetture che siano appetibili sul versante del prezzo, altrimenti resteremo a metà del guado».

Un secondo player cinese operante in Italia non metterebbe in grossa diffi-

coltà Stellantis? Non si rischia di fare un'operazione a somma zero dal punto di vista dei numeri delle auto prodotte nel Paese?

«Non credo che Stellantis consideri la produzione italiana competitiva, la giudica troppo costosa. Le promesse restano sempre promesse, sono senza valore. Carlos Tavares è concentrato sui fornitori francesi e nelle sua prospettive c'è molto Nord Africa. Stellantis ha ereditato dei bellissimi stabilimenti Opel in Polonia eppure non li utilizza».

Tra i produttori cinesi che sono stati visitati dalla missione Urso quale le sembra il miglior candidato: Jac, Chery, Dongfeng...

«L'importante è che arrivi un produttore che non abbia conflitti di interesse, ovvero non abbia precedenti legami con questa o quella casa automobilistica europea».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



La mossa del Mimit

A caccia di investitori esteri, il ministero delle Imprese, ha scritto *Il Sole 24 Ore*, ha predisposto un decreto attuativo della legge per il made in Italy che consente al governo di



subentrare nella titolarità di marchi (registrati da 50 anni) in via di cessazione, o di depositarne simili ad altri inutilizzati da almeno 5 anni ma di interesse nazionale



Autobianchi e Innocenti

Una volta rilevato o depositato il marchio, il ministero può concedere il diritto di utilizzo a un investitore, a titolo gratuito, per almeno



10 anni. Il Mimit ha fatto domanda all'Ufficio brevetti e marchi, e ottenuto la registrazione, di due brand già di Stellantis: Innocenti e Autobianchi.



Visentin (Federmeccanica): l'utilitaria elettrica da 12 mila euro si fa solo con Pechino e nei distr

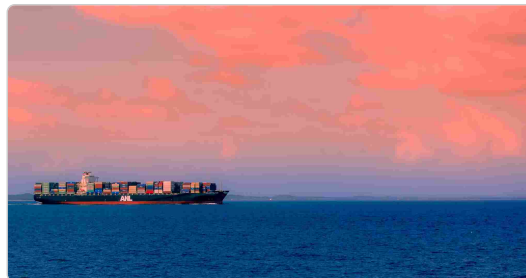
Gli industriali si aspettano che la missione Meloni in Cina porti qualcosa di significativo. Perché i cinesi hanno la tecnologia e possono accettare la clausola sugli acquisti di componentistica al 51% made in Italy. E perché Stellantis guarda al Nord Africa **Anfia** in primo luogo e Federmeccanica a supporto stanno seguendo passo passo i contatti diplomatici e industriali tra Cina e Italia. E stiamo anche affinando le nostre proposte. Tra la missione di inizio luglio del ministro Urso e l'incontro a fine mese che il premier Giorgia Meloni avrà con le massime autorità cinesi a Pechino contiamo che maturi qualcosa di veramente significativo». Federico Visentin è il presidente di Federmeccanica ed è stato sicuramente la persona che si è spesa con maggior convinzione a favore dell'ipotesi di attrarre un player cinese per produrre in Italia vetture elettriche a basso costo. Con lui facciamo il punto su questo dossier, le prospettive che apre e le criticità che presenta. «Chi non ci crede deve ricredersi» è la sua battuta iniziale. Partiamo da Bruxelles e dalla formazione della nuova Commissione. Lei pensa che saranno introdotte delle novità nei percorsi che regolano l'avvento del full electric nell'automotive? «Nelle grandi scelte di fondo non cambierà nulla ma penso che l'asticella sarà rivista, è inevitabile. Del resto i limiti di questo percorso sono davanti agli occhi di tutti. I ritardi nell'approntare le infrastrutture di ricarica, i costi finali delle vetture che richiedono sempre l'emissione di bonus, l'atteggiamento scettico dei consumatori. Se vogliamo avere il 100% di full electric e utilitarie che costino poco qualche mossa dobbiamo pur farla. Magari partendo da un atteggiamento di maggiore umiltà. Spero che i politici abbiano almeno ascoltato nella recente campagna elettorale tutte le lamentele arrivate da ogni parte». A cosa si riferisce? «Al riconoscimento che i cinesi sono tecnologicamente superiori agli europei nell'auto elettrica. Sono almeno otto anni che ci lavorano e hanno guadagnato posizioni. La Renault sta partendo ora in Normandia a produrre la sua prima generazione di batterie, ma il player cinese più importante del settore, la Catl, ormai è alla quinta generazione. Oltre al know how industriale i cinesi hanno l'accesso ai principali fattori di costo, ad esempio nella raffinazione dei materiali rari hanno in opera processi di raffinazione altamente inquinanti che non sono replicabili in Europa per le norme più rigide che ci siamo dati. E tutto ciò cambia profondamente il quadro dei rapporti con la Cina». La superiorità tecnologica stavolta è loro? «In passato noi europei abbiamo sempre sofferto perché da Pechino ci rubavano le competenze per poterci eguagliare, in questo caso invece collaborando con loro ci portiamo a casa un vantaggio tecnologico che ci difetta. Erano a rimorchio, ora sono il traino. E grazie all'acquisizione di Volvo da parte di Geely sono anche migliorati sul piano della qualità estetica». Mi pare di capire che la strategia dei dazi anti-Cina non le piaccia. «Sono contrario perché l'Europa è esportatrice netta, non siamo gli Usa che potrebbero permettersi di vivere in autarchia commerciale. Le barriere si alzano se uno sa come va a finire, ma noi non lo sappiamo e stiamo aspettando la reazione cinese che è iniziata dall'alimentare, non dalla meccanica. Non mi convince nemmeno la tesi che noi applichiamo i dazi per persuadere Pechino a venire a produrre in Europa, non è questa la strategia giusta. Dobbiamo convincerli con altri argomenti e devo dire che il governo si sta muovendo da mesi su questa linea. Ovviamente siamo adulti e sappiamo che la quadratura del cerchio è complicata. Vedi il caso Intel e come è finito». In questo modo però avremmo il paradosso che le vetture cinesi prodotte da noi potrebbero fregiarsi del marchio made in Italy. «Francamente, non mi pare questo il problema, non vedo rischi e sono poco interessato alla diatriba sul nome dato alle singole vetture. Piuttosto guarderei ai volumi, non basta un impianto per produrre 150 mila vetture ci vogliono numeri più alti, di tre volte se non quattro. Il mercato attuale aspetta utilitarie elettriche a basso costo. Parlo di 10-12 mila euro. Perciò dobbiamo pensare in grande, c'è un enorme spazio di mercato da coprire e la domanda è tutta addensata lì». Obiezione: ma in Europa c'è già Byd che produrrà in Ungheria. Non arriveremo tardi comunque? «Byd non fabbricherà utilitarie ma tenderà a scopiazzare il segmento premium. Il campo è ancora libero. Alle utilitarie ci stanno pensando gli europei come Stellantis e Renault, ma non hanno il vantaggio competitivo delle batterie cinesi. D'altro canto se vogliamo centrare l'obiettivo del 100% full electric bisognerà mettere sul mercato auto vetture che siano appetibili sul versante del prezzo, altrimenti resteremo a metà del guado». Un secondo player cinese operante in Italia non metterebbe in grossa difficoltà Stellantis? Non si rischia di fare un'operazione a somma zero dal punto di vista dei numeri delle auto prodotte nel Paese? «Non credo che Stellantis consideri la produzione italiana competitiva, la giudica troppo costosa. Le promesse restano sempre promesse, sono senza valore. Carlos Tavares è concentrato sui



fornitori francesi e nelle sua prospettive c'è molto Nord Africa. Stellantis ha ereditato dei bellissimi stabilimenti Opel in Polonia eppure non li utilizza». Tra i produttori cinesi che sono stati visitati dalla missione Urso quale le sembra il miglior candidato: Jac, Chery, Dongfeng «L'importante è che arrivi un produttore che non abbia conflitti di interesse, ovvero non abbia precedenti legami con questa o quella casa automobilistica europea». Iscriviti alle newsletter di L'Economia I fatti e le persone letti attraverso la lente dell'economia. Le sfide per l'economia e i mercati in un mondo instabile L'Europa, gli Stati Uniti e l'Italia che contano, con le innovazioni e le decisioni importanti, ma anche le piccole storie di rilievo Dal mondo della scienza e dell'innovazione tecnologica le notizie che ci cambiano la vita (più di quanto crediamo) E non dimenticare le newsletter e

Rinnovo delle flotte, formazione, sostegni all'autotrasporto; Adas, mezzi pesanti piu' sicuri

Fondi per gli investimenti, il piano dei sostegni al settore per i prossimi anni, contributi per la formazione. Sono le questioni affrontate nei giorni scorsi nell'incontro al ministero con le associazioni dell'autotrasporto. Venticinque milioni per il rinnovo delle flotte, sono una cifra limitata ma alla luce della situazione generale è comunque qualcosa, commenta Claudio Donati, segretario generale di Assotir. I cinque milioni destinati alla formazione prevedono modalità di erogazione più trasparenti rispetto al passato, come avevamo sollecitato, prosegue. Dal 7 luglio su tutti i mezzi di nuova immatricolazione adibiti al trasporto di merci sono obbligatori gli Adas, i sistemi di assistenza alla guida. Il regolamento comunitario che li impone prevede nuovi strumenti per i prossimi anni nel segno di un innalzamento progressivo degli standard di sicurezza, dice Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#). 24 Mattino



DIRETTORE: FILIPPO ASTONE -

LUNEDÌ 15 LUGLIO 2024, 12:39

CONTATTACI

INDUSTRIA ITALIANA

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

ECONOMIA
ITALIANA
& TRENDAZIENDE
INDUSTRIALIDIGITALE,
ICT, IAAUTOMAZIONE,
ROBOT,
MACHINERYENERGIA &
INDUSTRIACHI
SIAMO

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

ENERGIA & INDUSTRIA

Automotive, Visentin (Federmeccanica): «L'elettrico deve essere una delle opzioni e non l'unica soluzione»

Lo ha dichiarato il presidente a margine dell'incontro promosso da Federmeccanica e **Anfia**, con il patrocinio di Confindustria Veneto

15 Luglio 2024



Federico Visentin, presidente di Federmeccanica

Al Cuoia Business School si è tenuto l'incontro promosso da Federmeccanica e Anfia, con il patrocinio di Confindustria Veneto, su *La filiera Italiana dell'Automotive tra transizione e competitività*. «Abbiamo bisogno di politiche industriali che puntino soprattutto sull'offerta e sull'innovazione di prodotto più che sugli incentivi sulla domanda che devono rimanere soluzioni marginali – dichiara Federico Visentin, presidente Federmeccanica e presidente & ceo Mevis – Ci auguriamo che la nuova Commissione Europea rifletta sulla necessità di introdurre il principio della neutralità tecnologica per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni: l'elettrico deve essere una delle opzioni e non l'unica soluzione. Dobbiamo puntare alla crescita delle imprese per avere più grandi produttori e nel frattempo attrarre big player stranieri anche cinesi vincolandoli ad investire sulla filiera italiana. In quest'ottica, la politica di dazi è pericolosa in quanto innesca reazioni a catena non controllabili e non possiamo permetterci l'autarchia essendo la nostra una manifattura esportatrice ed un'industria di trasformazione per cui anche l'import è fondamentale».

ADVANTECH

COME STARE AL PASSO CON LE ESIGENZE DEL SETTORE?

Come i dispositivi di automazione industriale si evolvono per vincere le sfide IT, OT e IoT

whitepaper gratuito in italiano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

DIRETTORE: FILIPPO ASTONE -
CONTATTACI

LUNEDÌ 15 LUGLIO 2024, 15:16

INDUSTRIA ITALIANA

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

ECONOMIA
ITALIANA
& TREND

AZIENDE
INDUSTRIALI

DIGITALE,
ICT, IA

AUTOMAZIONE,
ROBOT,
MACHINERY

ENERGIA &
INDUSTRIA

CHI
SIAMO



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

AZIENDE INDUSTRIALI

Automotive: creare le condizioni per produrre in Italia 1 milione di veicoli nel 2028-2030. Lo studio di Anfia e AlixPartners

«Tra gli elementi di difficoltà da evidenziare ci sono anche le scelte di gestione e di relazione con la filiera di alcuni costruttori, come Stellantis», dichiara Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti Anfia

15 Luglio 2024



Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti [Anfia](#).

All'incontro promosso da **Federmeccanica** e [Anfia](#), con il patrocinio di **Confindustria Veneto**, presso **Cuoa Business School** è stato presentato il report **"Piano per la competitività del settore automotive italiano"**. Lo studio è stato curato da [Anfia](#) e **AlixPartners** e presentato da **Dario Duse** (partner & managing director, Emea co-leader Automotive and Industrial – AlixPartners) e **Fabrizio Mercurio** (director Automotive and Industrial Goods Team – AlixPartners).

«Il convegno di oggi consente di fare il cosiddetto 'punto bussola' nel tragitto verso la neutralità carbonica che il settore automotive, anche quello italiano, ha intrapreso con convinzione – commenta **Roberto Vavassori**, presidente di [Anfia](#) e chief public affairs officer & board member di **Brembo** – A partire dai due studi presentati, sia pure per sommi capi, visto il tempo a disposizione, si comprende come vi siano scenari complessi di fronte alle nostre aziende, che vanno affrontati in assenza di mappe dettagliate, ma in territori in gran parte inesplorati; mi riferisco al tema enorme della necessità di disporre di energia pulita nella quantità e tempistica richiesta dal sistema e a costi competitivi con il resto dei concorrenti, alla necessità imperativa di snellire molti processi burocratici autorizzativi a tutti i livelli, inclusi quelli regionali, alla opportunità di ripensare modelli organizzativi del lavoro che sappiano coniugare l'attrattività di talenti per il nostro settore con schemi retributivi incentivanti e che garantiscano la necessaria competitività e flessibilità per le nostre produzioni, al supporto legislativo nazionale ed europeo per garantire condizioni eque e paritetiche di competizione internazionale. E, per i nostri imprenditori, la necessità di abbracciare con lo sguardo creativo e propositivo il mondo intero della produzione di veicoli, che per una parte molto rilevante ha spostato il baricentro al di fuori dei confini consueti; oggi l'Europa deve andarci stretta, e la necessità di competere con attori industriali non più emergenti ma affermati rappresenta il nocciolo della sfida che le aziende del nostro settore devono affrontare e vincere».



«Lo studio che abbiamo realizzato insieme ad AlixPartners – afferma **Marco Stella**, presidente del Gruppo Componenti **Anfia** – raccoglie i contributi dei partecipanti ai lavori del Tavolo Sviluppo Automotive gestito dal **Ministero delle imprese e del Made in Italy** e ora in fase conclusiva, ovvero **Anfia**, **Stellantis**, i rappresentanti delle regioni in cui si trovano gli stabilimenti del Gruppo e le parti sociali. Il lavoro traccia i possibili impatti della transizione energetica sulla filiera a livello regionale, analizza i gap di competitività delle imprese italiane rispetto ai principali competitor e, infine, identifica quattro aree di intervento – produzione locale, competitività produttiva (Oem e fornitori), attrazione di investimenti e tecnologia, riconversione e sviluppo occupazionale – e una ventina di misure di sostegno proposte per guidare e supportare l'evoluzione della filiera produttiva, che puntano principalmente ad incoraggiare l'incremento dei volumi della produzione locale di autoveicoli e a potenziare la competitività della nostra componentistica rispetto ai competitor. In questo momento così sfidante, tra gli elementi di difficoltà da evidenziare ci sono anche le scelte di gestione e di relazione con la filiera di alcuni costruttori, come Stellantis, che prevedono di dare sempre maggior spazio alle low cost countries, mettendo sul tavolo un confronto impari delle condizioni di fornitura rispetto alla supply chain europea e italiana».

Lo studio **Anfia** – AlixPartners si concentra su **due obiettivi principali**. Il primo è analizzare ed identificare in maniera puntuale i gap di competitività tra il sistema produttivo automotive italiano e quello di altri Paesi europei come Francia, Germania, Spagna e Paesi dell'Est – in particolare sulle maggiori voci di costo per le imprese, ovvero energia, lavoro e logistica – per poi elaborare una serie di proposte di politica industriale che il Governo dovrà mettere in campo nel breve e nel medio e lungo periodo per cercare di colmare queste differenze, in modo che si creino le condizioni per arrivare a produrre in Italia, **nel 2028-2030, almeno 1 milione di autoveicoli**, coinvolgendo in misura crescente il sistema della componentistica italiana e mantenendo e sviluppando le competenze in ricerca e sviluppo sul territorio. Il secondo obiettivo è analizzare l'impatto sul fatturato e sulla forza lavoro della filiera della componentistica italiana della transizione ecologica e, nello specifico, degli obblighi regolamentari imposti dall'UE e orientati all'elettrificazione del settore dell'auto.

DIRETTORE: FILIPPO ASTONE -

LUNEDÌ 15 LUGLIO 2024, 14:13

CONTATTACI

INDUSTRIA ITALIANA

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

ECONOMIA
ITALIANA
& TRENDAZIENDE
INDUSTRIALIDIGITALE,
ICT, IAAUTOMAZIONE,
ROBOT,
MACHINERYENERGIA &
INDUSTRIACHI
SIAMO

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

ENERGIA & INDUSTRIA

Neutralità tecnologica, incentivi alla produzione e alleanze strategiche: le chiavi della mobilità sostenibile. L'analisi di Beltrametti (UniGe)-La Forgia (Federmeccanica)

Lo studio analizza le recenti dinamiche del mercato mondiale dell'automotive evidenziando una crescita clamorosa del peso dei produttori cinesi a discapito di quelli occidentali

15 Luglio 2024



Corrado La Forgia, vicepresidente Federmeccanica, general manager Vhit

Al **Cuoa Business School**, l'incontro promosso da **Federmeccanica** e **Anfia**, con il patrocinio di **Confindustria Veneto**, è stato presentato il report *“L'automotive verso la sostenibilità ambientale”* realizzato da **Corrado La Forgia** (vicepresidente Federmeccanica – general manager Vhit-Weifu) e **Luca Beltrametti** (Università di Genova).

«Il nostro studio – aggiunge **Corrado La Forgia**, vicepresidente Federmeccanica e general manager Vhit-Weifu- si propone di dare un contributo di consapevolezza alla discussione in corso sulla transizione green in corso attraverso l'analisi strutturata e comparata delle strategie di sviluppo industriale in Europa e in Cina. Gli elementi emersi conducono alla necessità di una revisione pragmatica dei targets europei fissati e della via indicata per raggiungerli. Essenziale l'apertura alla neutralità tecnologica e la capacità di relazione con i leader tecnologici emergenti, con obiettivo strategico, in particolare per il nostro paese, di attrarre investimenti e insediamenti produttivi e di R&D importanti».



SCHAEFFLER



Lo studio analizza le recenti dinamiche del mercato mondiale dell'automotive evidenziando una crescita clamorosa del peso dei **produttori cinesi** a discapito dei produttori occidentali. Questa tendenza si associa ai radicali cambiamenti tecnologici in atto, imposti anche dalle normative europee, che **hanno permesso alla Cina di contendere la leadership tecnologica nella produzione di veicoli elettrici**. Si analizzano le politiche di sostegno alla domanda di auto elettriche in Cina e si svolge un confronto con le politiche europee per la transizione energetica. L'analisi evidenzia che il sistema di incentivi cinese ha favorito una continua innovazione tecnologica che ha innalzato il livello di performance dei veicoli e ne ha ridotto i costi di produzione. Ciò, associato alla disponibilità di materie prime, di enormi economie di scala e di competenze professionali, ha permesso un "sorpasso" rispetto ai leader tradizionali occidentali. Il lavoro offre alcune riflessioni finalizzate a conservare e sviluppare il settore automotive europeo anche rivedendo le attuali normative comunitarie.

Con riferimento al nostro paese, dopo avere brevemente analizzato le peculiarità del nostro sistema produttivo costituito principalmente da pmi, si avanzano alcune considerazioni e proposte nella prospettiva di una valorizzazione delle nostre filiere di fornitura all'interno delle catene globali del valore. Si prefigurano anche scenari di collaborazione con i nuovi players assumendo una loro crescente presenza in Europa e indicando nella creatività italiana la chiave per passare dal "Made in Italy" a "Invented and Made in Italy" a difesa della profittabilità delle imprese. Ciò garantirebbe la possibilità di fare investimenti e garantire salari adeguati. La questione della crescita dimensionale delle imprese rappresenta un punto tra i più importanti per le Pmi italiane. Si discutono infine le possibili implicazioni positive di un'effettiva adozione dei principi di neutralità tecnologica e di revisione di alcuni aspetti sostanziali delle politiche europee relative alla transizione green.

Situazione

- **Gli obiettivi “zero emissioni” fissati dall’Europa** e la contestuale individuazione dell’elettrico come unica via possibile per il loro raggiungimento hanno, nei fatti, messo in condizioni di difficoltà il settore automotive continentale: i tempi proposti non sono compatibili con la disponibilità di infrastrutture, di sufficiente energia da fonti rinnovabili, di materie prime (saldamente nelle mani della Cina), di risorse economiche...
- Nel caso dell’Italia, ad esempio, seppur in crescita, **la disponibilità di energia da fonti Fer è ancora sotto il 50%**
- **La rete di ricarica conta circa 50000 punti**: considerando un rapporto di 1 stazione di ricarica per ogni 10 veicoli dovremmo decuplicare le installazioni per far fronte agli obiettivi di 6 milioni di veicoli previsti dal Pniec.
- Essendo il **motore elettrico**, pur nella sua complessità, “più semplice” rispetto a un **motore endotermico**, la sua scelta ha, rimosso la barriera tecnologica che ha consentito, per molti anni, la leadership occidentale in materia.
- **Le politiche industriali di sviluppo tecnologico in Cina risultano più focalizzate rispetto a quelle europee**: partendo dalle 10 città più popolate si sono concentrate le infrastrutture e si è costruito un sistema premiante che incentivasse maggiormente chi innovava di più. In questo modo il livello di evoluzione tecnologica raggiunto contende la leadership alle case automobilistiche europee.
- Nell’arco temporale degli ultimi 25 anni è ben evidente un rallentamento di tutte le produzioni occidentali a svantaggio di quelle cinesi. I dati del sorpasso sono visibili nella Tabella 1. In particolare: **in un quarto di secolo, a fronte di una crescita della produzione mondiale di circa 30 milioni di auto passeggeri (+81%)**, il ruolo dei produttori europei e americani si è drasticamente ridimensionato.

Top-Selling Brands in China in 2024.01
CarNewsChina.com

Rank	Brand	Sale	YoY Change	Share
1	Volkswagen	209,476	+41.5%	10.29%
2	BVD	191,122	+43.4%	9.39%
3	Toyota	141,689	+35.1%	6.96%
4	Changan	130,408	+52.7%	6.41%
5	Honda	129,638	+102.6%	6.37%
6	Geely	120,019	+72.6%	5.90%
7	Wuling	73,064	+43.4%	3.59%
8	BMW	68,873	+21.3%	3.38%
9	Chery	62,178	+102.5%	3.06%
10	Nissan	58,575	+43.0%	2.88%
Whole Market		2,035,000	+57.4%	100%

Con riferimento al dinamico mercato cinese i maggiori player internazionali come VW e Toyota sono ancora nella posizione di leadership se si considera anche la propulsione endotermica.

Proposte nella prospettiva europea

- **Rivalutazione pragmatica e consapevole degli obiettivi**, tempi e soluzioni da adottare per supportare la trasformazione green che NON mettiamo in discussione. Non è il “se” ma “il come e il quando”.
- **Adozione di una effettiva neutralità tecnologica** che consentirebbe raggiungimenti di obiettivi importanti eliminando l’ “imbuto tecnologico” in cui ci si ritrova oggi.
- **La neutralità tecnologica**, con le sue possibili soluzioni (motorizzazioni a idrogeno, fuel cell a idrogeno, bio-combustibili, combustibili sintetici) avrebbero il vantaggio di allargare il ventaglio delle soluzioni tecnologiche dando possibilità ai produttori europei e ai loro fornitori di diversificare l’offerta di prodotti anche conquistando posizioni di leadership globale.
- **Più public procurement.**
- Infine, oggi vi sono **vincoli normativi in termini di densità di emissioni allo scarico e non di emissioni assolute**: ciò ha determinato una distorsione della produzione europea verso auto pesanti, veloci e costose (vedi Pardi 2022)
- **L’asticella tecnologica deve essere alzata progressivamente** (definizione di veicolo elettrico meritevole di incentivi tecnicamente più dettagliata e modificata nel tempo) così come accadde per Euro 1, Euro 2... Euro 6.

Top-Selling Pure EV Brands in China in 2024.01
CarNewsChina.com

Rank	Brand	Sale	Share
1	BYD	98,423	26,18%
2	Tesla	39,881	10,81%
3	Wuling	27,557	7,53%
4	Aion	21,115	5,82%
5	Changan	19,472	5,18%
6	Volkswagen	15,828	4,21%
7	Zeekr	12,537	3,33%
8	Geely	11,876	3,16%
9	Nio	10,055	2,67%
10	Leap	8,849	2,35%
Whole Market		376,000	100%

Se invece ci concentriamo sulla sola produzione di veicoli elettrici il quadro cambia radicalmente: la classifica, in questo caso, premia solo produttori locali e Byd, riconosciuto leader di mercato insieme a Tesla, fa la parte del leone.

Proposte nella prospettiva italiana

- Con il suo sistema manifatturiero fatto per la maggior parte di Pmi l'Italia deve necessariamente **trovare la sua collocazione nelle nuove catene globali del valore**: i costruttori francesi e tedeschi non bastano più. Il tema è reso ancor più critico dall'assenza, di grandi "rimorchiatori tecnologici" autoctoni.
- **Puntando sulla creatività come tratto distintivo nazionale**, gli incentivi pubblici dovrebbero mirare alla R&D per favorire il passaggio da "Made in Italy" a "Invented and Made in Italy" per scongiurare il pericolo di essere relegati al ruolo di "produttori di pezzi" in competizione con paesi low cost ma non più low quality.
- Per poter interagire con i grandi players internazionali **bisogna prima risolvere il tema della crescita dimensionale d'impresa** e quello della governance manageriale.
- **L'attrazione di investimenti cinesi in Italia deve anche essere vista come un obiettivo strategico**, visto che molti paesi europei si stanno muovendo in questo senso. Giappone e Corea negli anni scorsi hanno dimostrato che è non possibile solo produrre **oltre oceano e spedire i veicoli via nave in Europa**. Una politica "local per local" che preveda insediamenti produttivi sui mercati di riferimento è fondamentale. Va quindi colta l'opportunità.
- **Occorre perseguire uno spirito di collaborazione e non di scontro ideologico**. Pur nel rispetto dei valori economici, finanziari, sociali, etici, riteniamo fondamentale instaurare una relazione di confronto e di collaborazione con chi ha oggi la leadership tecnologica dei veicoli elettrici. Lo scontro frontale porterebbe, come in tutte le guerre, a risultati imprevedibili e potenzialmente molto negativi per entrambe le parti. È auspicabile che la questione dei dazi trovi i giusti compromessi e sia gestita con equilibrio.

ADVANTECH

COME STARE AL PASSO CON LE ESIGENZE DEL SETTORE?

Come i dispositivi di automazione industriale si evolvono per vincere le sfide IT, OT e IoT

whitepaper gratuito in italiano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Giugno positivo per il mercato autocarri (+23,8%) e autobus (+83%), recuperano i trainati

A giugno 2024, il mercato degli autocarri prosegue e migliora il suo trend positivo registrando un rialzo a doppia cifra, così come il comparto autobus. I veicoli trainati recuperano e tornano con il segno positivo nel mese. ANFIA prosegue le interlocuzioni con il MIT per l'adozione di un piano straordinario di transizione che acceleri il rinnovo del parco per renderlo più sicuro ed efficiente.

07/15/2024 di Redazione



In primo piano

[Video] La rinnovata gamma di cabinati DAF: XG+ e XD massimizzano la lunghezza carrozzabile

07/03/2024 Video

Zerogradi 2024: il video della giornata

07/04/2024

Eventi, Focus Trasporti Specifici

Trattore elettrico e semirimorchio a doppio piano: Volvo e Multitrax massimizzano efficienza e sostenibilità

07/05/2024 Trailer

Milence annuncia l'apertura di un hub di ricarica per veicoli pesanti in Italia, a Bagnolo San Vito (MN)

07/04/2024 Logistica

A giugno 2024, il mercato degli autocarri prosegue e migliora il suo trend positivo registrando un rialzo a doppia cifra, così come il comparto autobus. I veicoli trainati recuperano e tornano con il segno positivo nel mese.

Analizzando nel dettaglio il mercato di giugno 2024, nel mese **sono stati rilasciati 3.456 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+23,8% rispetto a giugno 2023) e 1.447 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti**, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+5,6%), suddivisi in 139 rimorchi (+17,8%) e 1.308 semirimorchi (+4,4%).

Nel primo semestre del 2024 si contano 16.782 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 10,5% in più rispetto ai primi sei mesi del 2023, e 7.167 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-14,5% rispetto a gennaio-giugno 2023), così ripartiti:

715 rimorchi (+6,1%) e 6.452 semirimorchi (-16,3%).

Per gli autocarri, nel primo semestre 2024, tutte e quattro le aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +16,9% il Nord-Est, +10,6% l'area Sud e Isole, +7% il Nord-Ovest e +5,7% le regioni del Centro.

Tutte le classi di peso presentano a giugno una crescita dei volumi. I veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora la crescita più significativa (+131,5%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (+27,5%), dai veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+10%), dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+5%) e, infine, dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+2,7%), che, a maggio, avevano mostrato volumi stabili.

Nel primo semestre 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 16,2%, mentre i trattori stradali chiudono a +5,7%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i veicoli da cantiere (+38,2%) e la variazione è nuovamente positiva anche i veicoli stradali (+7,8%).

Analizzando il **mercato per alimentazione**, nei primi sei mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 2,1% (era dell'1,7% a gennaio-giugno 2023), per un totale di 352 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,9% del totale (era l'1,1% nel primo semestre 2023).

“La prosecuzione della crescita delle immatricolazioni degli autocarri registrata nel mese di giugno testimonia la volontà degli operatori del settore di investire nel rinnovo delle flotte dei veicoli destinati al trasporto merci – commenta **Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci**. “A fronte di un parco circolante tra i più vecchi in Europa, per realizzare concretamente la sostituzione dei veicoli più vetusti con mezzi nuovi a basse e a zero emissioni di ultima generazione si ribadisce la necessità di adottare una politica di sostegno al settore dell'autotrasporto che sia caratterizzata da una prospettiva pluriennale e da stanziamenti adeguati, prevedendo inoltre premialità specifiche per la rottamazione di veicoli di classe inferiore a Euro IV in occasione dell'acquisto di un veicolo nuovo. Tale programmazione pluriennale, come già ribadito dalle associazioni della filiera automotive e dell'autotrasporto, dovrà operare nel rispetto del principio della neutralità tecnologica, riconoscendo il contributo di tutte le motorizzazioni disponibili sul mercato in grado di garantire risparmi emissivi, a partire dal gas naturale (compressato o liquefatto) e dal diesel, valorizzando così la filiera italiana dei rispettivi biocarburanti (biometano e HVO). **Si rinnova inoltre l'invito a ripristinare ulteriori misure abilitanti degli investimenti sostenibili come il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali applicato ai veicoli di ultima generazione**”.

In riferimento ai **veicoli trainati**, nei primi sei mesi del 2024 tutte le aree geografiche tranne il Sud e Isole, che chiude a +6,4%, registrano una flessione: più lieve nelle regioni del Centro (-4,8%), mentre calano a doppia cifra il Nord-Ovest (-28%) e il Nord-Est (-26,2%).

Le marche estere totalizzano 3.956 libretti di circolazione a gennaio-giugno 2024 (-22,1%); variazione negativa, molto più contenuta, anche per le marche nazionali (-2,6%), con 3.211 libretti.

“Oltre al trend negativo del mercato del primo semestre rispetto allo scorso anno, i costruttori stanno registrando un significativo calo degli ordini, premessa che non fa certo presagire una ripresa nel breve periodo – afferma **Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA** –. Purtroppo, inoltre, la prossima finestra di incentivi alla domanda per i rimorchi e semirimorchi non darà un contributo incisivo, sia per le pochissime risorse dedicate che per la solita limitazione ai mezzi per l'intermodalità. **ANFIA prosegue le interlocuzioni con il MIT e gli stakeholder associativi del trasporto merci per l'adozione di un piano straordinario di transizione che acceleri il rinnovo del parco per renderlo più sicuro ed efficiente**”.

ANFIA

giugno 2024

mercato

Articoli correlati

Tempi di guida e di riposo, l'Unione europea aggiorna la Direttiva sulle infrazioni

07/15/2024 Succede Oggi

Veicoli elettrici, i risultati della ricerca di GiPA condotta in collaborazione con Petronas

07/12/2024 Succede Oggi

IVECO e il CNR presentano uno studio sul ruolo del biometano compresso per la decarbonizzazione

07/11/2024 Succede Oggi

Autostrade, firmato il decreto per la ristrutturazione delle aree di servizio

07/08/2024 Succede Oggi