



RASSEGNA STAMPA ANFIA

Settimana dal 26 settembre al 2 ottobre 2023

Torino, 6 ottobre 2023

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
80/81	L'Espresso	29/09/2023	<i>Europa e Cina in guerra per le auto (T.Carboni)</i>	2
	Crisalidepress.it	29/09/2023	<i>Mobilita' Set 29 ANFIA: PRESENTE A LIONE Lascia un commento . .</i>	4
	Fleetime.it	29/09/2023	<i>Innovazione Aftermarket automobilistico: al via levento Equip Lyon</i>	5
	Logisticaefficiente.it	29/09/2023	<i>Di nuovo on the road: torna in Italia l'OMRON Flexible Manufacturing Roadshow</i>	7
	Anima.it	30/09/2023	<i>GIS EXPO 2023</i>	9
1+29	Corriere della Sera	01/10/2023	<i>Bonus e debito ombre sui conti (A.Puato)</i>	10
28/30	Auto Aziendali Magazine	01/10/2023	<i>L'Euro 7 puo' aspettare</i>	12
52/62	Macchine Edili	01/10/2023	<i>La fiera della transizione ecologica</i>	15
	Adnkronos.com	02/10/2023	<i>Trasporti, al via 9a edizione del Gis</i>	26
	Askaneews.it	02/10/2023	<i>Auto, Anfia: a settembre crescono benzina e ibride, male bev</i>	28
4/5	L'Economia (Corriere della Sera)	02/10/2023	<i>Int. a R.Vavassori: Anfia: l'accordo euro 7? Razionale. Auto elettrica si', ma occhio al Pil (A.Rinaldi)</i>	29
	Corriere.it	02/10/2023	<i>Auto, Vavassori (Anfia): «Non potremo fare a meno dell'Asia, ma dovremo spingere sulla tecnologia»</i>	31
	Borsaitaliana.it	02/10/2023	<i>Auto Italia: Anfia, -2,2% immatricolazioni elettriche a settembre</i>	35
	Borsaitaliana.it	02/10/2023	<i>Auto Italia: Anfia, -2,2% immatricolazioni elettriche a settembre -2-</i>	36
	Borsaitaliana.it	02/10/2023	<i>Auto Italia: Anfia, prioritaria Piano Automotive e rivedere incentivi</i>	37
	Ilmessaggero.it	02/10/2023	<i>Trasporti, al via 9a edizione del Gis</i>	38
	Energiaoltre.it	02/10/2023	<i>Auto, Vavassori (Anfia): bene elettrificazione, ma piu' biocarburanti da subito</i>	41
	L'espresso.it	02/10/2023	<i>Chi sta vincendo la guerra delle auto tra Europa e Cina L'Espresso</i>	43
	Panorama.it	02/10/2023	<i>Vendite auto in ripresa ma il parco circolante e' sempre piu' vecchio</i>	45
	Partswest.it	02/10/2023	<i>ONE DAY TRUCK & LOGISTICS 2023: tutti i volti della transizione</i>	48
	Piacenza24.eu	02/10/2023	<i>Gis 2023 a Piacenza Expo dal 5 al 7 ottobre le giornate italiane del sollevamento</i>	53
	PiacenzaSera.it	02/10/2023	<i>Un Gis da record con 500 espositori: Pc Expo si fa piu' grande per ospitare le gru</i>	56
	Sicuraauto.it	02/10/2023	<i>Fatturato Aftermarket 1° semestre 2023: crescita del +11,2% - SicurAUTO.it</i>	59

ECONOMIA CONCORRENZA

Europa e Cina in guerra per le auto

TOMMASO CARBONI

C' è un numero che fa impressione e dà l'idea dello smottamento in arrivo. Fra sei anni, dice uno studio della banca Ubs, il 20% delle auto immatricolate in Europa potrebbe essere prodotto in Cina. Una macchina su cinque. E sarà un'invasione completamente elettrica. Le importazioni oggi sono ancora piccole, ma crescono in fretta, ed è questo che sta togliendo il sonno ai legislatori di Bruxelles. Le vendite in Europa sono triplicate negli ultimi due anni. Che cosa c'è dietro? Forse pratiche di commercio sleali? La Commissione Europea ha aperto un'inchiesta. L'obiettivo, spiega **Ursula von der Leyen**, è capire se i prezzi cinesi sono tenuti bassi grazie a sussidi statali talmente eccessivi da falsare il mercato. I produttori che verranno ritenuti colpevoli potrebbero

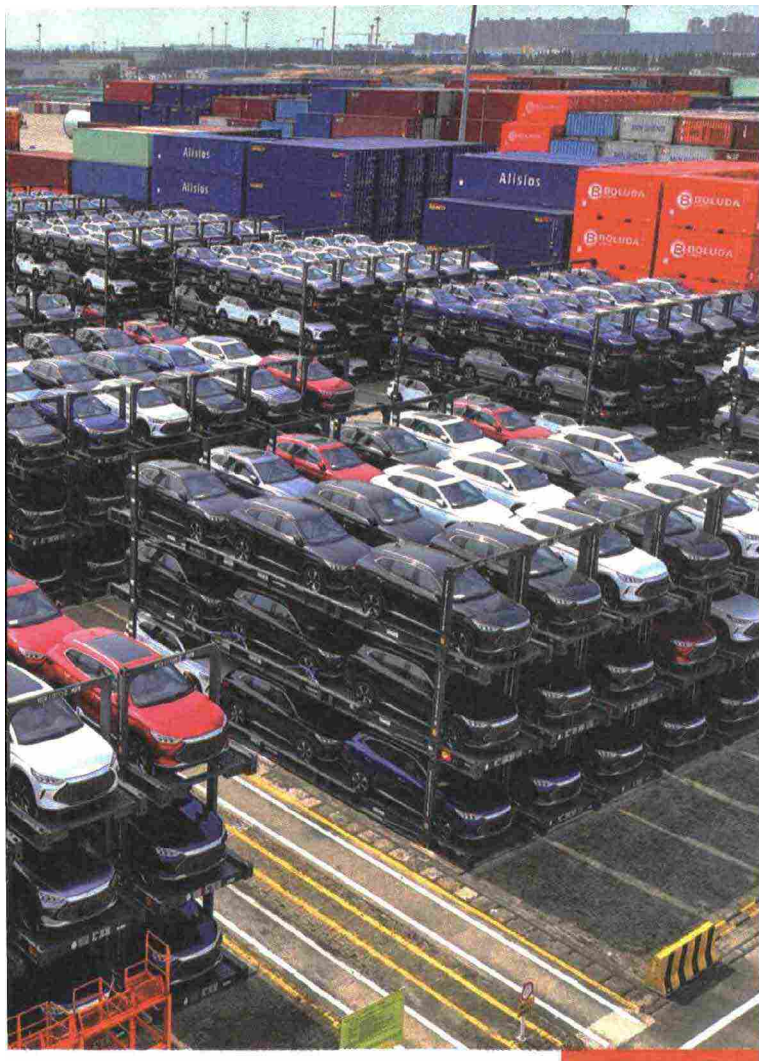
Aumenta la quota di veicoli del colosso asiatico importati. Bruxelles indaga sugli aiuti statali e potrebbe alzare i dazi. Ma nel nostro continente i produttori non sono tutti d'accordo

essere puniti con tariffe molto superiori al 10% attualmente applicato alle importazioni di auto cinesi. Ma sarebbe un errore pensare che la minaccia è solo una questione di prezzo. All'ultima fiera automobilistica in Germania, che si tiene ogni due anni a Monaco, i veicoli elettrici cinesi non sfiguravano affatto in mezzo alle case europee. Qualità ottima, design gradevole. Poi, ovvio, è anche un problema di prezzo. Ad esempio, sempre secondo calcoli di Ubs, la berlina Seal del produttore di Shenzhen Byd, un'elettrica di fascia media, gode di un vantaggio di costo del 25% sulle rivali europee. Dunque la Commissione Europea fa bene a indagare e forse troverà pure qualche scorrettezza.

È indubbio che i produttori cinesi abbiano goduto di agevolazioni statali, come prestiti a basso costo. Ma il loro vantaggio

è anche il risultato di politiche industriali lungimiranti. Il governo fissa degli obiettivi - che possono essere di produzione e di esportazione - poi concede sussidi alle società più efficienti. «C'è il bastone di una regolamentazione competitiva e la carota dei sussidi. Oggi invece l'Europa esprime leggi penalizzanti, chi regola a Bruxelles è lontano dall'industria», afferma **Roberto Vavassori**, presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica italiana. «In ogni caso, alzare un ponte levatoio non è una buona soluzione. L'unica ricetta è investire fortemente in tecnologia europea per colmare il gap tecnologico». Quindi niente muri, anche perché il mercato cinese è uno sbocco fondamentale per i produttori di auto tedeschi e a cascata per l'indotto italiano della componentistica. A un aumento eccessivo dei dazi i cinesi potrebbero reagire con rappresaglie, scatenando una guerra commerciale. Detto ciò, è giusto misurarsi in condizioni di parità. Questo significa, spiega Vavas-





sori, che l'Europa dovrebbe almeno pareggiare i livelli di dazi con i nostri rivali. Oggi non è così. L'export europeo di macchine in Cina è soggetto a un dazio tra il 15 e il 25 per cento. L'Europa risponde con una tassa molto più blanda: 10 per cento. «Va cambiata. La parità è la base di un commercio sano». E questo a prescindere dalle eventuali pratiche sleali cinesi che potrebbero venir fuori dall'indagine di Bruxelles.

Gli americani hanno adottato un approccio molto più protezionista, lo stesso che usarono contro le auto giapponesi. Trump ha messo una tariffa del 27,5 per cento. Biden ha aggiunto un pacchetto da 370 miliardi di dollari per l'energia verde, riempito di sussidi da spendere in dieci anni in auto e batterie prodotte negli Stati Uniti. I soldi, in teoria, non mancherebbero nemmeno in Europa: costruttori di auto, società di componentistica e governi hanno programmato investimenti per centinaia di miliardi in pochi anni. «Ma è necessaria una politica industriale intelligente»,

ELETTRICHE

Auto elettriche Byd in attesa di essere caricate sulle navi nel porto di Suzhou

60% della produzione globale di batterie. Quest'anno le auto cinesi completamente elettriche hanno rappresentato quasi l'8% delle vendite in Europa di questo tipo di veicoli. Una quota cresciuta in fretta e destinata a espandersi ancora. Ma non tutti sono preoccupati allo stesso modo. Marchi francesi come Renault temono di più la concorrenza nel mercato della auto di massa. Vedono di buon occhio l'indagine della Commissione Europea e un eventuale aumento dei dazi. Le case tedesche forse sono più perplesse. Credono che le auto cinesi non spodesteranno auto di lusso come Mercedes e BMW, con o senza sovvenzioni. Temono invece che Pechino reagisca male all'inchiesta europea mettendo a rischio i loro profitti.

dice Vavassori. Alcune decisioni di Bruxelles, invece, hanno suscitato parecchie perplessità. Le case automobilistiche europee - dicono i critici - verrebbero esposte a una concorrenza eccessiva, in un momento in cui non hanno un vantaggio competitivo sui rivali nei motori elettrici. Così il mercato europeo è diventato molto appetibile per i produttori cinesi. Non solo per i dazi bassi. L'interesse è molto alto anche perché l'Europa ha deciso di vietare la vendita di auto nuove con motore a combustione a partire dal 2035, pur con una deroga - strappata dalla Germania - per i veicoli a carburanti sintetici a base di idrogeno. La scelta europea è fatta per accelerare la transizione verde e gli acquisti di macchine elettriche. Il problema è che così si lasciano praterie ai veicoli costruiti in Cina.

Certo, la concorrenza cinese potrebbe avere anche degli aspetti positivi. Un vantaggio per consumatori: macchine di qualità, a prezzi competitivi. Conviene anche all'ambiente perché le auto elettriche inquinano meno. Ed è un pungolo per i produttori europei, costretti - per quanto possibile - a tagliare i costi, innovando e migliorando l'efficienza. Ma non è una sfida semplice. La Cina nel 2023 è diventata il più grande esportatore di auto nel mondo, dopo aver superato il Giappone. Negli ultimi dieci anni ha investito moltissimo in auto a batteria e tecnologie rinnovabili, ottenendo vantaggi competitivi in quasi tutti gli aspetti della catena del valore delle macchine elettriche. La Cina controlla il

Foto: Afp / Getty Images

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTO MOBILITÀ MODA STILE BELLEZZA GUSTO SPORT

MOBILITA



ANFIA @ Equip Auto 2023

Set 29

ANFIA: PRESENTE A LIONE

Anfia partecipa a Equip Auto, in programma fino al 30 settembre all'EurExpo di Lione. L'evento fieristico, che si pone come manifestazione di riferimento per l'aftermarket automobilistico e i servizi di mobilità, riunisce oltre 500 espositori e marchi e 30.000 professionisti su una superficie di 30.000 mq, ospitando un ricco programma di forum e conferenze. Anfia è presente nella Hall 6 insieme a cinque aziende associate della componentistica: Ac Rolcar, Bora, Cleaning Industriale, Delgrosso e Sicit.

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Commento *

Nome *

Email *

SEGUICI SU INSTAGRAM

[instagram-feed num=9 cols=3]

SEGUICI SU FACEBOOK

ULTIMI TWEET

**Crisalide Press** 27 Lug

QUELLO CHE HO IMPARATO DA BARBIE, DA TIKTOK E DALL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE PRIMA DI ANDARE IN VACANZA

[Twitter](#)**Crisalide Press** 20 Giu

LA MODA E' COME LA PASTA IN BIANCO. O LA FAI QUANDO IL FRIGO E' VUOTO O LA FAI PAGARE CARA COME AL PORTRAIT

[Twitter](#)

Il progresso è il partner perfetto per il tuo business.
Scopri le proposte Audi personalizzate per te o per la tua flotta.

🏠 Contatti 📺 Video Gallery 📄 Media Kit 📍 Soste in Viaggio f t in YouTube 📷

FLEETTIME

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Fleet Manager Case auto Noleggio Elettriche Ibride LCV Industry News Fuoriorario OltreFrontiera **Twin Fleet** Podcast

Innovazione Aftermarket automobilistico: al via l'evento Equip Lyon

🕒 29 Settembre 2023 📁 Industry 💬 No Comment

Fleetime magazine digitale luglio 2023



L'edizione 2023 di Equip Auto, in programma fino al 30 settembre e per la prima volta all'EurExpo di Lione

Innovazione Aftermarket automobilistico – L'evento fieristico, che si svolge in contemporanea al Salone dell'Auto di Lione (28 settembre – 2 ottobre), si pone come manifestazione di riferimento per l'aftermarket automobilistico e i servizi per la mobilità, mirando a riunire tutti i **player della value chain**, compresi i nuovi operatori di mercato.

Lione, città al centro dell'Europa, è la capitale della regione francese Auvergne Rhône- Alpes (AuRA), importante bacino economico, oltretutto uno dei polmoni dell'industria automobilistica del Paese, che raduna qui circa 55.000 addetti appartenenti ad oltre 21.000 imprese. Si tratta, dunque, di un cluster competitivo nelle soluzioni di mobilità e dell'headquarter di aziende

TalkingPress EP23 – Mobilità elettrica: con i se e con i ma

leader del settore. Equip Auto riunirà oltre 500 espositori e marchi e 30.000 professionisti su una superficie di 30.000 mq, ospitando anche un ricco programma di forum e conferenze.

Innovazione Aftermarket automobilistico

ANFIA è presente alla fiera con un'area collettiva situata nella Hall 6, insieme a 5 aziende associate della componentistica: **AC Rolcar, Bora, Cleaning Industriale, Delgrosso e Sicit**.

AC Rolcar – Azienda leader nella produzione e distribuzione di alzacristalli elettrici e manuali per il mercato di primo impianto e aftermarket.

Bora – Nata nel 1975 in Italia, può vantare più di 45 anni di esperienza nella progettazione e costruzione stampi per lo stampaggio a freddo della lamiera e la produzione di serie di componenti stampati in acciaio.

Cleaning Industriale – E' Tier 1 dei principali OEM del settore automobilistico e fornitore dei principali Tier 1 del mondo. Si occupa della lavorazione dei materiali espansi insonorizzanti attraverso il taglio a controllo numerico, l'incollaggio, la laminazione e il mezzo taglio ad altissima precisione. Certificata IATF 16949:2016, garantisce la massima qualità dei processi e dei relativi controlli.

Delgrosso – Fornitore delle più prestigiose case costruttrici europee nel settore autoveicolistico ed industriale, dedica la massima attenzione alla qualità e alla ricerca e sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche. La produzione di sistemi filtranti di Delgrosso è realizzata in due stabilimenti siti in Nichelino.

Sicit – Realtà tutta italiana, nasce nel 1953 con la Sicit Officina, specializzata nella produzione di crociere cardaniche e da subito si distingue per la precisione nella lavorazione e per la puntualità nei confronti della clientela.

Redazione Fleettime

Fonte press **ANFIA**

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...



Breaking news

Norme dell'UE e del Regno Unito sulle batterie: appello ACEA



Limite di velocità auto in città a 30 km/h



Settimana Europea della Mobilità 2023: il Risparmio Energetico



Classifica delle auto più richieste in Europa



Catalogo corsi supply chain

simco
CONSULTING

ISCRIVITI ALLA
NEWSLETTER

RICEVI NOTIZIE ED
AGGIORNAMENTI

» AutomationTomorrow
» InnovazioneSupplychain
» IndustrialMarket
» SviluppoManageriale

HOME **SUPPLY CHAIN** MAGAZZINO TRASPORTI E OUTSOURCING IMBALLAGGIO FABBRICA 4.0 CORSI EVENTI WIKI LOGISTICA CHI SIAMO

SPONSOR



SUPPLY CHAIN / Comunicati Stampa /



OMRON

Di nuovo on the road: torna in Italia l'OMRON Flexible Manufacturing Roadshow



L'evento esclusivo presenta soluzioni di produzione flessibili e avanzate in tutta Europa

Milano, 28 settembre 2023 - **OMRON**, leader mondiale nell'automazione industriale, ha intrapreso il suo **European Flexible Manufacturing Roadshow**, un evento esclusivo che attraverserà l'Europa e che tornerà per la terza volta in **Italia**, così come in Francia, Germania, Regno Unito e Paesi Scandinavi e che per la prima volta arriverà nei Paesi Bassi e in Polonia.

Rispondendo alle sfide sociali di oggi, come la carenza di forza lavoro e le mutevoli esigenze dei consumatori, questo Roadshow offre ai partecipanti l'opportunità di **sperimentare soluzioni di produzione flessibili e avanzate**. Inoltre, presenta dimostrazioni su larga scala che in genere non



sono accessibili al di fuori delle impostazioni di fabbrica a causa delle loro dimensioni e proporzioni.

Si potrà vedere di persona l'ecosistema Omron pensato per offrire implementazioni pratiche che integrano **le più recenti tecnologie abilitanti in un contesto reale di produzione digitalizzata per le fabbriche del futuro**, con l'obiettivo di ottenere una produzione agile e sostenibile, basata sempre più sulla **collaborazione uomo-macchina**.

Una demo di oltre 400mq dedicata alle soluzioni Omron integrate e interattive quali:

- Soluzioni OMRON all'avanguardia quali MoMA (Mobile Manipulator), il robot mobile HD-1500 e una cella di pallettizzazione collaborativa
- Soluzioni complete che affrontano le sfide della produzione moderna, tra cui pallettizzazione flessibile, trasporto autonomo dei materiali e trasporto da scatola a pallet
- Le più recenti funzioni di gestione delle flotte, alla dashboard IoT interattiva e ai sistemi di serializzazione e tracciabilità integrati
- I vantaggi di una rete 5G privata e sicura che consente comunicazioni affidabili e ad alta velocità

La tappa italiana

L'Omron Flexible Manufacturing Roadshow sarà in Italia dal 17 ottobre al 20 ottobre presso **Ruote da Sogno**, una tappa obbligatoria per gli appassionati di auto classiche e moto d'epoca, che visitano lo straordinario territorio della Motor Valley italiana. Ogni giornata sarà dedicata a un mercato preciso - **Pharma, Automotive, Food & Beverage, Ceramics & altri** - per fare il punto sulla flexible manufacturing con i principali player di ciascun mercato e scoprire i trend del prossimo futuro.

L'Omron Flexible Manufacturing Roadshow, patrocinato da **ISPE** - International Society for Pharmaceutical Engineering, **ANFIA** - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, **UCIMA** - Unione Costruttori Italiani Macchine Automatiche, **SIRI** - Associazione Italiana Robotica Industriale, vedrà la partecipazione di aziende e protagonisti dei mercati di riferimento, quali: AldAM - Associazione Italiana di Automazione Meccatronica, Cleca, Flexlink, GEA, GSK, ICF & Welko, LCE, Messe Frankfurt, Nokia, Politecnico di Milano, TMP Engineering, Todema, Vodafone Business, e ZF Automotive Italia.

Ogni giorno, inoltre, si terrà una **Tavola Rotonda** in cui tutti i protagonisti della filiera approfondiranno e discuteranno insieme tendenze, criticità e strategie per una produzione sempre più flessibile, efficiente e sostenibile, capace di affrontare alcune tra le principali sfide di oggi, quali carenza di manodopera, riduzione del consumo di energia e miglioramento delle apparecchiature di produzione OEE.

Agenda completa delle giornate e delle Tavole Rotonde ai seguenti link:

- Martedì 17 Ottobre | **PHARMA Flexible Manufacturing Roadshow**
- Mercoledì 18 Ottobre | **AUTOMOTIVE Flexible Manufacturing Roadshow**
- Giovedì 19 Ottobre | **Food & Beverage Flexible Manufacturing Roadshow**
- Venerdì 20 Ottobre | **OMRON Flexible Manufacturing Roadshow**

"Questo Roadshow è progettato per accompagnare i partecipanti in un viaggio che ridefinisce la produzione flessibile, efficiente e sostenibile per la fabbrica del futuro", ha affermato **Chiara Rovetta**, Marketing and Communication Coordinator presso OMRON. "Le nostre soluzioni complete di automazione industriale, incentrate sulla collaborazione uomo-macchina, sono personalizzate per soddisfare le attuali esigenze dei consumatori e saranno dimostrate in modo realistico attraverso questo roadshow interattivo e coinvolgente."

Questo evento è consigliato per leader del mercato, responsabili decisionali e professionisti del settore manifatturiero, dell'automazione e dei settori correlati interessati a modificare le proprie operation così da soddisfare le esigenze dei consumatori moderni e promuovere la sostenibilità nella produzione.

<https://industrial.omron.it/it/home>



Sponsor Omron Electronics



Iscriviti alla newsletter

Ricevi gratuitamente i migliori articoli nella tua casella di posta

ISCRIVITI >>>



Corsi di formazione Eventi Fiere partner

Menu

GIS EXPO 2023

GIS – Giornate Italiane del sollevamento e dei trasporti Eccezionali è la più grande fiera a livello europeo dedicata agli utilizzatori di macchine e attrezzature per il sollevamento, la movimentazione industriale e portuale e il trasporto pesante.

Il GIS è patrocinato da tutte le più importanti Associazioni di categoria sia italiane che estere nonché da numerosi organismi istituzionali.

Collateralmente al GIS, si svolgeranno numerosi convegni altamente specialistici con relatori di rilevanza anche internazionale.

L'associazione federata AISEM partecipa con stand istituzionale e sono previsti eventi in collaborazione con [Anfia](#)

<< [per ulteriori informazioni](#)

giovedì 05
sabato 07
ottobre



Associazioni coinvolte



Aisem

AISEM riunisce la migliore imprenditoria nazionale per la costruzione e la distribuzione delle macchine per la movimentazione e il sollevamento dei materiali. Rappresenta circa l'80% dell'intera produzione nazionale, di cui circa il 40% destinata all'export.

Eventi

02 04 Ottobre 2023	Export ERA 2023	05 07 Ottobre 2023	GIS EXPO 2023	05 Ottobre 2023	Export Incontro presso ANIMA: "Come difendersi da un attacco informatico che blocca la produzione"	dalle 10:30 alle 13:30
08 10 Ottobre	FUTURA EXPO 2023	08 Ottobre 2023	Vademecum per la gestione dei rifiuti da imballaggio: un tool destinato al comparto industriale per gestire le prescrizioni previste dalle singole legislazioni nazionali	10 12 Ottobre 2023	Export Home & Building Expo	
11 12 Ottobre 2023	Export Business Forum Il Cairo	13 17 Ottobre 2023	HostMilano 2023	13 Ottobre 2023	Innovazione e sostenibilità nel settore delle tecnologie per la produzione alimentare HOST	dalle 13:00 alle 15:00

18:00



ANIMA Federazione delle Associazioni Nazionali dell'Industria Meccanica Varia ed Affine

Chi siamo
Cosa facciamo
Approfondimenti
Agenda

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Depositi vincolati, come guadagnare

Il confronto fra i rendimenti delle offerte e i primati dell'Italia dei Robot
Su «l'Economia» in edicola domani gratis col «Corriere»

I bonus edilizi, il cui effetto sulle future entrate dello Stato è ancora tutto da valutare, e le garanzie sui prestiti alle imprese, magari in sofferenza, accordati soprattutto durante il Covid. Sono due ombre sui conti pubblici che andrebbero dissolte, scrive Ferruccio de Bortoli sull'*Economia del Corriere della Sera*, in edicola domani gratis con il quotidiano. Perché se da un lato il debito pubblico non scende, dall'altro gli italiani hanno il diritto di sapere qual è la situazione finanziaria del loro Paese, a ridosso del varo della legge di Bilancio. «Svelare le incertezze, persino le ipoteche, che gravano sul nostro futuro consentirebbe agli elettori di farsi un'idea meno vaga del reale stato economico del loro Paese», scrive de Bortoli.

La Nadeff, Nota di aggiorna-

mento al documento di economia e finanza approvata il 28 settembre, porta una novità, nota de Bortoli: ammette «che il debito nei prossimi anni di fatto non scenderà», anche a causa della crescita ridotta del Prodotto interno lordo. «Si muoverà impercettibilmente dal 140,2% del Pil di quest'anno al 140,1% del 2024 per toccare il 139,6 nel 2026». E la variabile delle nuove cessioni di società pubbliche per aumentare le entrate dello Stato vale solo sulla carta. «Il debito scenderà apparentemente, e di poco, solo grazie alla promessa di nuove privatizzazioni per l'1% del Prodotto interno lordo — nota de Bortoli —, realizzabili per ora (Monte Paschi compreso) solo sulla carta. Circa 20 miliardi, facile a dirsi».

Morale: spingere la variabile crescita, il denominatore della frazione debito-Pil, re-

sta il rimedio principale per ridurre le pendenze, ma è importante anche chiarire quanto peseranno sulla crescita, e in concreto, le misure straordinarie degli ultimi anni.

Tra i settori colpiti dal rallentamento dell'economia (e non solo in Italia) c'è l'automotive, che si avvia verso un autunno complicato per le relazioni industriali. *L'Economia* approfondisce il tema con un'analisi sulle nuove strategie sindacali (sciopero?) e un'intervista al presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori: che nel dibattito sui tempi dell'Euro 7 invita l'Ue a guardare al Pil, oltre che alla transizione al motore elettrico.

A proposito d'Europa. Tra le 500 aziende maggiori al mondo quelle dell'Unione sono soltanto 90, in calo da 20 anni, dice un'analisi del settimanale. Conclusione: servo-

no più campioni globali o la gara con Cina e Usa si perde.

La copertina è dedicata a Bruno Zago, imprenditore della carta. Con la sua ProGest (826 milioni di ricavi) ha brevettato un contenitore in carta riciclata che «assicura gli standard di freschezza e sicurezza della plastica».

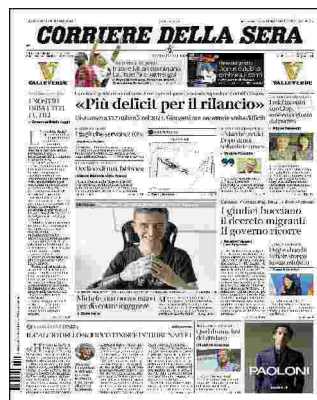
Altro personaggio della settimana è Gianni Chiarini, che con le borse made in Italy si espande all'estero. Raccomanda d'investire sui giovani.

Anche Arrigo Giana, ceo di Atm, ha un piano di espansione internazionale per l'azienda dei trasporti milanese: prossima tappa la Francia.

Nella sezione Risparmio trovate la radiografia dei conti di deposito che danno interessi sulle giacenze: rendimenti intorno al 4% ma attenti ai vincoli.

Alessandra Puato

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Guida alla lettura

- Blu**
È il colore della sezione dell'«Economia» dedicata alle inchieste e agli approfondimenti affidati alle grandi firme internazionali
- Rosso**
La sezione dedicata all'Innovazione è rossa: sarà raccontato non solo il mondo dell'hi-tech ma tutto quanto è innovazione
- Verde**
La sezione Patrimoni e Finanza è verde. Ospiterà approfondimenti sul risparmio, gli investimenti, il Fisco e le pensioni
- Giallo**
Imprese e professioni: è la sezione gialla. Storie di grandi aziende e Pmi oltre alle novità del mondo dei professionisti
- Amaranto**
La sezione dal colore amaranto è dedicata agli osservatori, che approfondiranno i temi di economia, finanza e risparmio



La copertina

Bruno Zago, imprenditore della carta: con Pro-Gest brevetta scatole alternative alla plastica

Pagina 23

Santander e Bbva, ritratto dei due big spagnoli del credito. Che sull'Italia hanno idee diverse

Pagina 31

Sorpresa: l'Italia è sesta al mondo nell'export di robot. E le nuove macchine sono collaborative

Pagine 50-51

Radiografia dei conti di deposito: la mappa dei rendimenti e i vincoli ai quali fare attenzione

CdS

Le aziende

Gianni Chiarini porta all'estero le borse made in Italy, l'Atm vuole andare anche in Francia

TECNOLOGIA

di Alberto De Pasquale



L'Euro 7 può aspettare

Il Consiglio Ue vuole rinviare la nuova normativa sulle emissioni. Gioiscono i costruttori, che protestavano anche per le previsioni economiche: "Il nuovo standard porta a costi da 4 a 10 volte superiori rispetto a quelli stimati da Bruxelles"



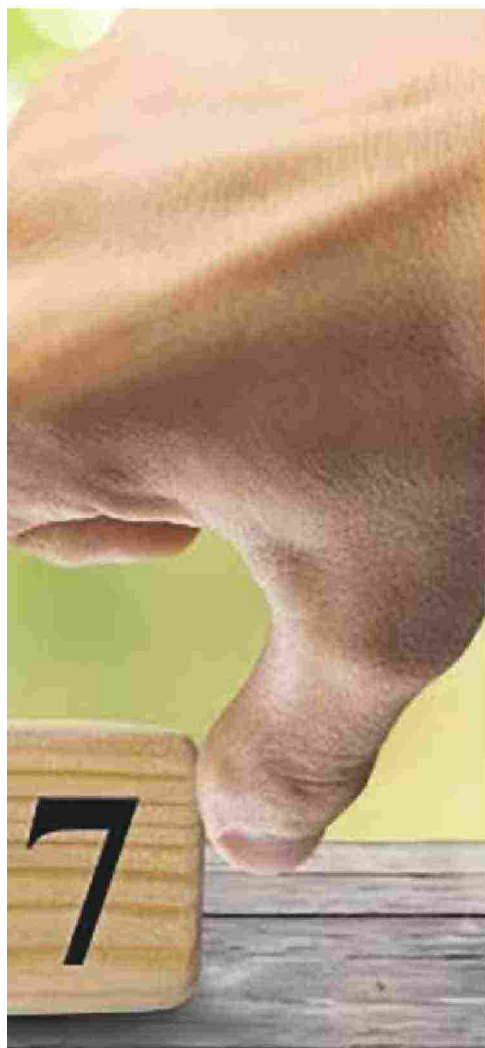
Rinviato l'appuntamento con l'Euro 7. Per la nuova normativa sugli standard emissivi, che per le auto doveva entrare in vigore dal primo luglio 2025, bisognerà aspettare ancora. Uno slittamento invocato a gran voce dall'industria automobilistica, concretizzatosi nel nuovo testo elaborato dal Consiglio Competitività dell'Unione Europea, che prevede standard meno stringenti rispetto alla formulazione originaria. L'attuale normativa Euro 6 resterà in vigore per

le auto fino al 2027. Secondo il nuovo calendario, l'Euro 7 sarà operativo per i nuovi modelli auto almeno 30 mesi dopo il primo luglio 2025. La proposta iniziale sull'Euro 7, presentata dalla Commissione, era stata fortemente osteggiata da otto paesi, con in testa Francia, Italia e Repubblica Ceca. "Siamo molto soddisfatti dell'accordo raggiunto – ha spiegato il Presidente di **Anfia** Roberto Vavassori – Tiene conto della maggior parte delle osservazioni che avevamo condiviso con le istituzioni".

I NUOVI LIMITI

Il nuovo standard Euro 7 prevedeva un limite di 60 mg/km degli ossidi di azoto (abbassando la soglia dagli attuali 80 mg/km), un valore più basso per le emissioni di CO2 e limiti anche alla presenza di inquinanti in freni e pneumatici, rilasciati nell'atmosfera con l'usura (confermati dal nuovo testo). Invece il nuovo orientamento del Consiglio, a guida spagnola, mantiene tutto come è ora: per le auto a benzina e diesel i valori da rispettare resteranno quelli già in vigore con l'Euro 6.

TECNOLOGIA



Gli standard Euro

Gli standard emissivi Euro sono una serie di norme stabilite dall'Unione Europea che definiscono i limiti massimi di emissione di sostanze inquinanti per i veicoli a motore. Dal 1992 fissano i valori massimi consentiti di emissioni di ossidi di azoto (NOx), particolato (PM),

monossido di carbonio (CO) e idrocarburi incombusti (HC) provenienti dai veicoli. I limiti di emissione vengono stabiliti in base alla categoria dei veicoli e alla loro data di omologazione. L'attuale standard Euro 6 è in vigore per i veicoli nuovi omologati nell'Unione Europea

a partire dal settembre 2015 ed è applicabile a tutti i veicoli con motore a benzina, diesel e ibrido. Con l'introduzione di nuovi standard più rigorosi i produttori devono adottare tecnologie più pulite e avanzate per conformarsi alle normative aggiornate.



la proposta di Regolamento, i nuovi standard erano "equilibrati e necessari per proteggere il clima", per dirla con il commissario al Mercato unico, Thierry Breton. Eppure, le case auto sono state sempre preoccupate dai risvolti economici della novità. Da uno studio commissionato

dall'Acea (l'Associazione europea dei produttori di automobili) è emerso che i costi effettivi dell'Euro 7 sarebbero da quattro a dieci volte superiori rispetto a quelli stimati da Bruxelles. Secondo la ricerca, svolta dalla società di consulenza Frontier Economics, il costo aggiuntivo

per veicolo sarà di circa duemila euro per auto e furgoni con motore a combustione interna. Cifre molto distanti rispetto a quelle stimate dalla Commissione Europea, che per auto e furgoni prevedeva un costo di 180-450 euro.

TRA EURO 7 E 2035

Nei mesi scorsi **Luca de Meo** (in foto), Ceo di Renault e Presidente di Acea, ha spiegato



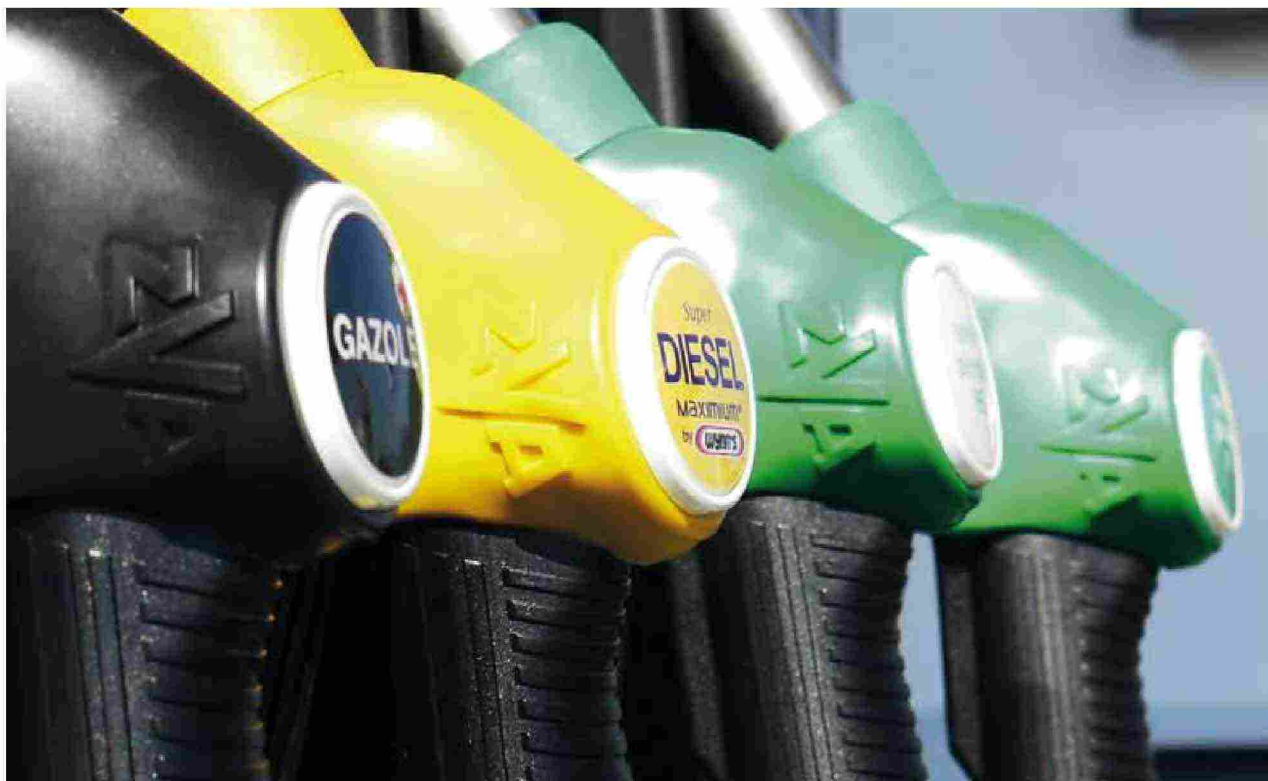
LUCA DE MEO
Ceo di Renault e
Presidente di Acea

Il compromesso trovato, in ogni caso, è ancora soggetto alle negoziazioni con Parlamento europeo e Commissione.

LE OBIEZIONI

L'Euro 7 aveva messo in guardia i costruttori fin da subito, perché la nuova normativa comporta costi aggiuntivi per realizzare sistemi di filtraggio più efficienti e motori più potenti, necessari per bilanciare prestazioni elevate e la presenza della tecnologia per ridurre le emissioni. Secondo la Commissione Europea, che il 10 novembre 2022 aveva approvato

TECNOLOGIA



SIGRID DE VRIES
Direttrice Generale
di Acea



che "la nuova classe costringerebbe i produttori di veicoli leggeri e pesanti a investire miliardi di euro nella tecnologia di post-trattamento dei motori e degli scarichi per guadagni

ambientali minimi e ci esporrebbe a dannosi impatti industriali, economici, ma anche politici e sociali". Da quando Bruxelles ha reso noti gli obiettivi del nuovo standard Euro 7, i costruttori

hanno subito obiettato che una normativa severa sulle emissioni di NOx e particolato vanifica i loro sforzi per elettrificare i veicoli, anche alla luce dello stop alla vendita modelli a benzina e diesel previsto dal 2035.

"INGENTI INVESTIMENTI AGGIUNTIVI"

Per **Sigrid de Vries** (in foto), Direttrice Generale di Acea, "la posizione degli Stati membri rappresenta un miglioramento rispetto alla proposta Euro 7 della Commissione europea, che comportava costi elevati per l'industria e i clienti, con benefici ambientali limitati. L'obiettivo del Consiglio di continuare con l'Euro 6 è sensato. Tuttavia, rispetto a quanto in vigore oggi, la norma Euro 7 necessita di notevoli sforzi di ingegneria e test. Pertanto, richiederà ingenti investimenti aggiuntivi da parte del nostro settore in un momento in cui sta investendo tutte le sue risorse nella decarbonizzazione".

SPECIALE ECOMONDO

di Maurizio Quaranta

La fiera della TRANSIZIONE ECOLOGICA

Dal 7 al 10 novembre presso il quartiere fieristico di Rimini si terrà ECOMONDO, momento di incontro sulle tematiche legate all'ambiente, all'energia e allo sviluppo sostenibile



Nel cuore della transizione ecologica, dove l'innovazione ambientale e la sostenibilità si incontrano, c'è un evento che brilla come un faro guida: ECOMONDO. Il salone internazionale di Italian Exhibition Group, dedicato alle tecnologie industriali e ai servizi per l'economia circolare, si prepara per la sua 26ª edizione. Quest'anno, il tema portante è "The Ecosystem of the Ecological Transition", un richiamo a sei macroaree tematiche che definiscono l'ecosistema di una transizione ecologica di successo. Da come i rifiuti diventano risorse alla rigenerazione di suoli e ecosistemi, dall'energia ottenuta dalle biomasse all'uso dei rifiuti come materie prime seconde, ECOMONDO presenta un mondo di opportunità per la competitività sostenibile. Sei macroaree tematiche, dunque, un unico ecosistema per la transizione ecologica. Waste as Resource, Sites & Soil Restoration, Circular & Regenerative Bio-economy, Bio-Energy & Agroecology, Water Cycle & Blue Economy, Environmental Monitoring & Control: sono le aree tematiche espositive di Ecomondo 2023. Tra queste e accanto a queste, in evidenza due settori: "Water" dedicato all'acqua e la nuova edizione di SAL.VE.

Nel primo i visitatori troveranno l'intera filiera delle risorse idriche: dalla captazione fino alla restituzione e riuso, con un accento sulla digital transformation, oggi elemento chiave per migliorarne la gestione. In quest'area saranno protagoniste le principali utility nazionali ed internazionali, le associazioni di cate-

ria, tra cui Utilitalia, con un calendario di seminari. Nell'area biennale SAL.VE, organizzata in partnership con ANFIA, i principali marchi costruttori espongono i veicoli per i servizi ecologici di raccolta e smaltimento dei rifiuti e della nettezza urbana; e all'esterno i test drive. Inoltre, Ecomondo darà spazio, in Fiera, a tre distretti industriali per i quali il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha dato via libera con un contributo a 160 progetti ritenuti "faro" per l'economia circolare. A Rimini, si troverà il RAEE District con un focus specifico sulle tecnologie per il repowering e nuovi impianti per riciclare i rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche, pannelli fotovoltaici e le pale di turbine eoliche. Nel PA-PER District, al centro l'impiantistica per la raccolta, logistica e riciclo di carta e cartone, in collaborazione con COMIECO. Un percorso tematico, infine, sarà dedicato alla produzione delle plastiche, con focus sugli impianti di riciclo e al marine litter.

Grande attenzione sarà rivolta al tessile, identificato come una catena di valore chiave, per la quale l'Unione europea ha previsto azioni per promuoverne la sostenibilità, la circolarità, la tracciabilità e trasparenza. I fattori chiave sono i requisiti di eco-design, di schemi di responsabilità del produttore e di sistemi di etichettatura.

Ma anche scambio di conoscenze, accesso ai bandi di ricerca, finanziamenti europei: Ecomondo vuole rivolgersi anche alle nuove generazioni per renderle partecipi della transizione ecologica.



E proprio per questo Ecomondo offre alla sua community un fitto calendario di convegni e conferenze, organizzate sotto l'egida del Comitato Tecnico Scientifico, diretto dal professor Fabio Fava dell'Università di Bologna in collaborazione con i principali partner istituzionali e tecnici della manifestazione, assieme al board internazionale che conta esperti di Commissione europea, OCSE, FAO, UfM, EEA, ISWA. Temi importanti, per cercare di creare ancora più trasmissione di saperi nella community di Ecomondo: le priorità del Green Deal europeo, l'economia circolare, la rigenerazione delle aree inquinate e degli ecosistemi, la tutela dei suoli e dei mari, del Mediterraneo in particolare.

Tanti i partner istituzionali: assieme al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e Ministero degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale e ICE Agenzia, con la sempre maggiore partecipazione di executives della Commissione europea. CONAI, Utilitalia, CIB, CIC, CONAU, Assoambiente, Cisa Ambiente, Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, e Consiglio Nazionale della Green Economy, sono partner istituzionali della manifestazione il Kyoto Club, Legambiente, Federazione ANIE, FIRE, **ANFIA**, ISPRA, Water Europe, ISWA, WBA.

Forte la spinta all'internazionalità con un incremento del 58% di visitazione estera sul 2021, prosegue anche per la prossima edizione il coinvolgimento di operatori profilati provenienti dall'area balcanica, Europa extra EU, Nord Africa (Egitto, Marocco, Tunisia), Se-

negal, Costa d'Avorio, Angola, Ghana, Ruanda, Medio Oriente, oltre a Canada, America Latina, Stati Uniti e Cina. Seconda edizione per il Forum Africa Green Growth grazie al contributo di prestigiose agenzie internazionali, istituzioni intergovernative come Union for the Mediterranean e UNIDO, organizzazioni no-profit come Res4Africa, Business Council for Africa, tra le altre, che presenteranno il quadro tecnologico di riferimento e le opportunità di crescita e sviluppo nel continente.

ECOMONDO è molto più di una fiera; è un'arena di idee e soluzioni per un futuro più verde e sostenibile. In questa edizione, l'evento abbraccia la sua comunità globale, con partner istituzionali di spicco e una forte spinta all'internazionalità. Ma la sua essenza rimane la stessa: un luogo di incontro per menti innovative, imprese all'avanguardia e appassionati della sostenibilità.

L'obiettivo è chiaro: condividere conoscenze, promuovere progetti innovativi e accelerare la transizione ecologica. ECOMONDO 2023 sarà un'esperienza straordinaria, un incontro con il futuro sostenibile che tutti stiamo costruendo insieme. Vi invitiamo a unirvi a noi in questa avventura ecologica e a esplorare le infinite possibilità di un mondo più verde, circolare e rigenerativo.

Ma vediamo ora, nelle pagine che seguono, una rassegna delle novità attinenti alla nostra rivista che potrete ammirare a ECOMONDO.

Vi aspettiamo a Rimini! ●

SPECIALE ECOMONDO

CGT

Soluzioni, servizi e impianti

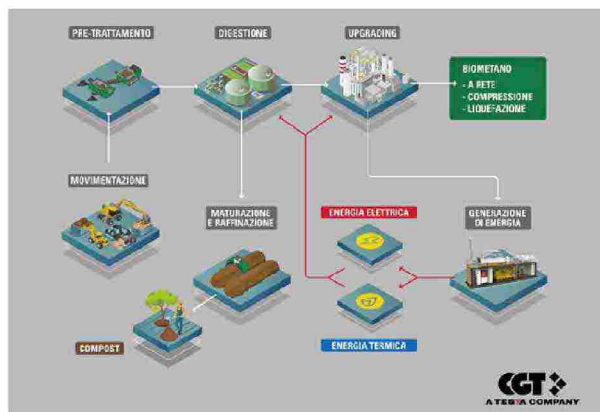
Pad A3 - Stand 060

Innovativa si prospetta la partecipazione di CGT, azienda del Gruppo TESA, a questa edizione di ECOMONDO: ad essere esposta ai visitatori è una proposta di soluzione integrata per la gestione e la valorizzazione dei rifiuti e delle biomasse: dalla movimentazione al trattamento, fino alla produzione di biogas, energia elettrica e termica totalmente rinnovabili.

Innovativa anche la nuova dislocazione dello stand che, dalla scorsa edizione,

si trova nel Padiglione A3 (stand 060), abitualmente occupato dai grossi impianti di trattamento, a dimostrazione di un profondo cambio di immagine e di offerta del Gruppo con tutti i suoi brand e la sua potenzialità tecnico-consulenziale. Come lo scorso anno, a balzare all'occhio sarà il fatto che CGT si propone ora come unico interlocutore professionale e affidabile, in grado di seguire i Clienti per l'intero ciclo del Recycling, partendo dalla valutazione preliminare, alla progettazione e all'assistenza nell'iter autorizzativo, fino alla realizzazione, alla messa in servizio e al monitoraggio delle prestazioni con assistenza H24. Per tacer naturalmente della fornitura di prodotti Caterpillar e impianti mobili e fissi Komptech. Proprio per quanto riguarda Komptech, sarà possibile scoprire attra-

verso quattro installazioni multimediali tutte le soluzioni per il trattamento dei rifiuti e delle biomasse, oltre che per la maturazione e raffinazione del digestato. Un grande ledwall presenterà le storie dei Clienti che si sono affidati a CGT come partner affidabile in ogni fase del recycling, mentre una postazione dedicata approfondirà le tematiche correlate alla digestione, all'upgrading e quindi alla cogenerazione dal biogas. CGT presenterà anche grandi novità che vanno a completare ulteriormente le soluzioni dedicate al mondo del recycling. Tra queste, segnaliamo il miscelatore della Mille srl per mescolare prodotti di diversa conformazione come, ad esempio sfalci di potatura e digestato all'interno del processo di compostaggio, e un separatore per plastiche della Rowan. Infine, grazie a un importante accordo commerciale, CGT distribuirà in esclusiva per l'Italia una gamma di trituratori secondari fissi destinati principalmente alla produzione di CSS.



Pad. A7 - Stand 052

DAF

Start the future of application

Questo è il tema generale di DAF ad Ecomondo 2023, che si terrà a Fiera di Rimini dal 07 al 10 novembre 2023. Nello stand DAF sarà esposto un veicolo della serie XD — Truck of the Year 2023 — tre assi con terzo asse sterzante con configurazione per compattatore che offre la massima efficienza nel consumo carburante, una vasta gamma di dotazioni per la sicurezza attiva e passiva, un impareggiabile comfort per il conducente e un design senza pari, grazie alla nuova cabina allungata rispondente

alla normativa pesi e dimensioni del 2020, che garantisce un risparmio di consumo di carburante (e di CO2) fino al 10 % in meno rispetto alla serie precedente. Inoltre, come tutti i veicoli DAF di nuova generazione, è totalmente compatibile con HVO che garantisce una diminuzione di emissione di CO2 del 90% dal pozzo alla ruota. Inoltre, sarà esposto un veicolo 100% elettrico della nuova Generazione DAF con un'autonomia che arriva fino a 500 Km. Nell'area prove sarà presente



un veicolo tre assi allestito con gancio scarrabile DAF, pertanto, grazie a suoi veicoli a diesel a bassa emissione di

CO2 e veicoli elettrici al 100% intende ricoprire un ruolo di partner attivo nel tema della transizione energetica.

Pad A7-C7

DAIMLER

L'intera gamma elettrica e una anteprima italiana

Daimler Truck Italia esporrà l'intera gamma di veicoli a trazione completamente elettrica.

L'obiettivo per l'edizione del 2023 è quello di posizionarsi e presidiare la fiera con i brand Mercedes-Benz Trucks e FUSO distinguendosi come azienda innovatrice e trend setter nel settore del trasporto sostenibile a zero emissioni. In questa occasione, oltre alle principali soluzioni offerte dai veicoli esposti per il mondo del recycling e delle municipalità, sarà presentato in anteprima italiana il Nuovo Mercedes-Benz eActros 300 City Tractor prodotto in serie nella versione trattore con massa totale a terra fino a 40 tonnellate per il trasporto a corto e a medio raggio. L'e-truck si basa sulla stessa tecnologia dell'eActros 300 carro e dispone di tre pacchi batteria ciascuno con una capacità installata di 112 kWh, che consentono un'autonomia fino a 220 km.

Tra i veicoli esposti nello stand sarà presente il Mercedes-Benz eActros, Charged & Ready, il primo truck a trazione elettrica della Stella costruito in serie grazie al quale Mercedes-Benz Trucks ha inaugurato una nuova era. Il cuore tecnologico dell'eActros è l'innovativo eAxle: un assale posteriore con due motori elettrici integrati ed un cambio a due velocità. I motori, entrambi raffreddati a liquido, generano complessivamente una potenza continua di 330 kW ed una po-

tenza di picco pari a 400 kW. Questa inedita configurazione, a differenza di altre soluzioni tecniche, non richiede l'albero di trasmissione liberando spazio sotto al telaio. Ciò comporta la possibilità di adottare batterie di grandi dimensioni che garantiscono maggiore autonomia del veicolo, garantendo allo stesso tempo una altezza libera da terra paragonabile a quella dei truck tradizionali. Un altro aspetto che caratterizza l'efficienza dell'eActros è l'estrema silenziosità. Il veicolo garantisce infatti una riduzione della rumorosità di 10 dB all'interno della cabina, pari all'incirca alla metà del livello di rumore percepibile. Grazie alla rumorosità contenuta, il veicolo è particolarmente indicato per le attività lavorative notturne.

Sarà inoltre esposto il Mercedes-Benz eEconic, In Charge for a new era, il secondo truck elettrico a batteria di Mercedes-Benz a uscire dalle linee di produzione di Wörth specificamente concepito per impieghi municipali nei centri urbani che offre soluzioni logistiche e di smaltimento rifiuti silenziose, pulite e sicure. Le specifiche tecniche centrali dell'eEconic sono in gran parte identiche a quelle dell'eActros. Come veicolo per la raccolta rifiuti, l'eEconic coprirà la maggior parte dei percorsi tipici di Econic con un'unica ricarica della batteria per turno di lavoro, senza pausa per la ricarica intermedia.

Nel contesto dei veicoli de-



dicati alle municipalità non poteva mancare l'Unimog U423 con motore OM934, leader nelle attività di manutenzione estiva ed invernale della rete stradale. L'Unimog si distingue principalmente per la sua trazione integrale permanente e le dimensioni compatte che lo rendono estremamente maneggevole. Per quanto riguarda il brand FUSO sarà presente la nuova generazione dell'eCanter, il primo light truck completamente elettrico. Rispetto all'eCanter delle

precedenti generazioni, il veicolo attuale offre ai Clienti un'ampia scelta di varianti e consente quindi una versatilità ancora maggiore per differenti finalità d'impiego, essendo compatibile con numerose tipologie d'allestimento: dal servizio consegne in ambito urbano, agli impieghi municipali, alla manutenzione del verde pubblico fino al servizio soccorso stradale e al settore delle costruzioni nel segmento degli autocarri leggeri tra le 4,15 e le 8,55 tonnellate.

Ottobre 2023

macchine edili 55

SPECIALE ECOMONDO

EMILIANA SERBATOI

Soluzioni compatibili coi carburanti di ultima generazione

Pad. C5 - Stand 103

La sostenibilità è, nel 2023, un tema sempre più rilevante, specialmente in riferimento alla grave emergenza climatica che stiamo attraversando.

Per questo motivo Emiliana Serbatoi rinnova anche quest'anno la sua partecipazione all'evento Ecomondo: il barometro dell'evoluzione per tutti i settori che ruotano intorno alle fonti rinnovabili. Quest'anno l'azienda del modenese si presenta alla kermesse con nuovi prodotti, consolidati cavalli di battaglia e soluzioni compatibili con carburanti di ultima generazione. Sono stati presentati nuovi serbatoi in polietilene con capacità differenti: 600L, 330L e infine uno da 150L, tutti omologati.

Per rimanere nell'ambito, Emiliana Serbatoi propone contenitori per stoccaggio acqua e per il recupero degli oli esausti: un'attenzione all'ambiente che non va mai trascurata. Ad aggiungersi ai

prodotti di Emiliana Serbatoi, troviamo i sistemi gestionali, ormai una certezza per un adeguato monitoraggio delle risorse evitando inutili sprechi.

Sempre in un'ottica di salvaguardia ambientale, sono disponibili anche sistemi disoleatori e de sabbiatori per garantire la massima attenzione ambientale.

Nell'offerta di prodotti destinati all'ecologia, ci sono poi vasche anti-sversamento, armadi per il corretto stoccaggio dei fitosanitari insieme ad una linea interamente dedicata al Biodiesel. Inoltre, viste le gravi emergenze, su richiesta l'azienda è in grado di fornire anche riserve antincendio. Ad assumere particolare rilevanza, specialmente nella cornice della fiera Ecomondo, è il crescente utilizzo del nuovo carburante HVO, Hydrotreated Vegetable Oil. Carburante di ultima generazione che, prodotto dalla idrogenazione di grassi vegetali, evita lo



sfruttamento di risorse fossili.

Una scoperta che punta alla salvaguardia dell'ambiente e per cui si deve essere attrezzati adeguatamente. Proprio per questo motivo tutta la gamma di serbatoi di Emiliana Serbatoi, e i suoi componenti sono compatibili al 100% con questo carburante.

Pad. C4 - Stand 401

INCOFIN

Incofin lancia la sua nuova linea: HORUS

Incofin vuole essere il partner a 360 gradi per ogni realtà, ed è per questo, che, con il suo nuovo brand HORUS, porta all'attenzione di tutti il proprio impegno nel tutelare la salute e la sicurezza di ogni individuo. La loro nuova linea, si compone di telecamere e monitor per ogni esigenza di utilizzo. Incofin, tramite i prodotti HORUS, fornisce soluzioni adatti a tutti, come le telecamere standard ad alta definizione e con visione notturna adatte per ogni tipo di ambiente ed utilizzabili anche come primo impianto per via della loro qualità, resistenza e semplicità di montaggio.

La società di oggi, in continua corsa verso il benessere di ogni individuo, sta mettendo sempre più in primo piano regolamenti e situazioni volti a tutelare gli utenti deboli della strada.

Ne è un esempio il Comune di Milano, dove, dal 1 Ottobre '23, nelle ore diurne, è stata vietata la circolazione dei mezzi pesanti e dei veicoli adibiti al trasporto di più di 8 passeggeri, se non dotati di un sistema di rilevazione nell'angolo cieco, ma, grazie alle telecamere con Intelligenza Artificiale HORUS, le quali sono in grado di riconoscere pedoni e ciclisti, eliminare l'angolo cieco del ve-



colo e contemporaneamente alla rilevazione avvisa sia il conducente del mezzo che la persona rimasta nell'angolo cieco.

L'evoluzione naturale di questo sistema è il Kit di visione a 360° (2D e 3D) che permette di vedere in tempo reale cosa circonda il veicolo e di riconoscere e segnalare la presenza di persone, è un

sistema molto utile anche nell'ambito della nettezza urbana.

Tutti i prodotti Horus sono adattabili ad ogni utilizzo sia in ambito stradale, sia nel movimento terra ed addirittura anche nel settore logistico.

Ancor più sorprendente è la compatibilità con ogni veicolo nazionale.

IVECO

Pad. A7 - Stand 301

La strada del cambiamento passa di qui

Per accelerare il processo di decarbonizzazione del settore, IVECO ha adottato un approccio multi-tecnologico, che si declina in base al lavoro dei clienti. Per arrivare a mettere su strada oggi un'offerta integrata di modelli e tecnologie che vanno dal gas naturale, all'elettrico, al diesel di ultima generazione e in futuro all'idrogeno, IVECO ha investito su ricerca e sviluppo, anticipando i tempi in modo pionieristico, grazie all'esperienza acquisita con le trazioni alternative.

Un esempio è dato dal Daily CNG, ideale per le consegne nei centri urbani e nelle aree trafficate, riducendo l'impronta ecologica con emissioni di CO2 prossime allo zero grazie al biometano e rafforzando il tuo business con la potenza e la reattività del motore CNG. L'esperienza acquisita con il gas naturale ha favorito la creazione di un ecosistema dedicato a una tecnologia completamente nuova come l'elettrico. Infatti, l'eDaily offre la stessa estesa line-up di modelli, da 3,5 a 7,2 tonnellate con volumi di carico fino a 19,6 metri cubi, comprese tutte le varianti in termini di versioni, vale a dire furgone, cabinato, minibus e telai scudato.

L'eDaily garantisce le stesse prestazioni delle versioni diesel e metano in termini di volume di carico, portata utile per i veicoli patente B, maneggevolezza e possibilità di allestimenti. Il Daily di sempre, semplicemente elettrico, è basato su un sistema di batterie totalmente modulare con una, due o tre batterie da 37 kWh per un totale di 111 kWh, caratterizzate da una densità energetica ai massimi livelli e dal miglior rapporto tra energia utilizzabile e installata, pari al 95%. La modularità consente, inoltre, di ottimizzare l'autonomia e il peso e di adattare l'eDaily a qualsiasi tipo di missione.

IVECO ha annunciato di voler produrre e commercializzare i propri veicoli elettrici pesanti a batteria ed elettrici pesanti a celle combustibili sotto il marchio



IVECO. I veicoli elettrici sono stati sviluppati sulla base della piattaforma IVECO S-Way, appositamente ridisegnata per poter supportare sia la tecnologia di propulsione a celle combustibili sia quella a batteria, grazie a un'architettura modulare.

Il veicolo IVECO HD BEV vanta un'autonomia massima di 500 km, con una capacità totale della batteria di 738 kWh (9 pacchi) e una potenza di ricarica fino a 350 kW. Ciò consente di completare missioni di consegna hub-to-hub, un'ampia varietà di applicazioni regionali e anche missioni a lungo chilometraggio con opportunità di ricarica durante le necessarie soste.

La configurazione Artic 4x2 sarà la prima a essere introdotta sul mercato

europeo nell'ultimo trimestre del 2023. Passando all'IVECO HD FCEV, il veicolo vanta un'autonomia ancora maggiore, fino a 800 km. Grazie alla rapidità dei tempi di rifornimento, inferiori a 20 minuti, rappresenta la soluzione perfetta per le missioni a lunga percorrenza nei trasporti commerciali pesanti. Il veicolo è in grado di stoccare 70 kg di energia utilizzabile a idrogeno a una pressione di 700 bar.

Grazie al chilometraggio superiore rispetto a quello di un veicolo elettrico, sarà un mezzo autenticamente rivoluzionario per le missioni a lunga percorrenza e a zero emissioni. Nella strategia multi-tecnologica, IVECO continua a credere e investire nel biometano, una risorsa in grado di accelerare la transizione energetica in atto.

IVECO non è la sola a crederci, infatti le Istituzioni si stanno esprimendo a favore dei biocarburanti, una soluzione sostenibile dal punto di vista economico e ambientale: i mezzi diesel sono 100% compatibili con il biocarburante HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, o Olio Vegetale Idrogenato). Il biocarburante HVO, infatti, può essere utilizzato in purezza in tutte le motorizzazioni diesel più recenti, trattandosi di un biocarburante di elevata qualità di origine vegetale e da scarti.

SPECIALE ECOMONDO

Pad. C4 - Stand 203

INDECO

Sempre fedele alla sua missione

Raggiunta la notorietà sul mercato mondiale della demolizione per la qualità dei suoi martelli idraulici, Indeco da anni impiega con successo il proprio know how tecnologico per la realizzazione di attrezzature dedicate al riciclaggio.

Prime tra tutte le cesoie idrauliche ISS: rapide, efficienti, resistenti e sorprendentemente potenti, le cesoie Indeco rappresentano la scelta ideale per il trattamento di strutture metalliche di tutti i tipi.

Il collaudato sistema idraulico di rotazione continua permette alle cesoie di lavorare sempre nella posizione ottimale, la grande apertura delle ganasce, la rapidità nel ciclo di apertura e chiusura e l'incredibile potenza di taglio, assicurano velocità ed efficacia in tutte le operazioni. Ogni singolo coltello pre-



senta quattro superfici di taglio e si può ruotare tre volte prima della sostituzione.

Recentemente lanciate sul mercato, a completamento della gamma delle attrezzature per il riciclaggio, le nuove cesoie spaccabinari IRC sono specificamente

progettate per il taglio di rotaie ferroviarie, tramviarie e della metropolitana, il cui acciaio trattato termicamente per resistere alle enormi pressioni.

Il particolare design delle loro ganasce, unito all'efficienza del sistema idraulico

e alla robustezza del corpo macchina in acciaio speciale HARDOX, consentono il taglio di binari fino a 75 kg di massa per metro, con durezza fino a 300 Brinell.

Le Pinze Multi Grab IMG rappresentano, infine, un utile strumento di lavoro per gli operatori del riciclaggio nelle seguenti versioni:

pinze vagliatrici IMG S, ideali per selezionare materiali di risulta provenienti da attività di demolizione, bonifica di terreni sassosi, dragaggi di fondali marini e di fiume;

Le pinze movimentatrici 3+2 IMG H, studiate per facilitare la movimentazione di grandi oggetti quali rottami metallici, autovetture allo sfascio, resti di demolizioni, garantiscono una presa sicura e potente grazie al sistema di rotazione idraulica e alla forza trasmessa ai denti contrapposti.

MERLO

La perfetta combinazione tra esperienza e innovazione

Pad. C3 - Stand 309



La gestione dei rifiuti rappresenta una delle maggiori sfide del prossimo futuro, ed è quindi necessario affrontarla con responsabilità, cercando di trasformare gli scarti in risorse. Con questo obiettivo, nel 1996, il Gruppo Merlo fondò la Tecnoindustrie Merlo (nota con il nome Tecno), un'azienda produttrice di sistemi per l'igiene urbana.

La Tecno si pone l'obiettivo di guidare l'evoluzione dell'ecologia urbana, progettando soluzioni per la raccolta e la compattazione dei rifiuti, con uno spirito di Innovazione - 100% Made in Italy.

L'offerta prodotto Tecnoindustrie Merlo

RENAULT TRUCKS | **Pad. C7 - Stand 302**

Le soluzioni per il trasporto sono infinite



LDal 7 al 10 novembre presso la Fiera di Rimini, Renault Truck Italia rinnova la sua partecipazione alla 26ª edizione di Ecomondo, evento internazionale che unisce in un'unica piattaforma tutti i settori a supporto della transizione ecologica, e propone proprie soluzioni a zero emissioni specifiche per il mondo dell'ecologia.

Renault Trucks si impegna ad accelerare la decarbonizzazione delle proprie attività per contribuire a limitare l'aumento della temperatura globale a 1,5°C entro la fine del secolo.

Gli obiettivi del produttore, stabiliti nel quadro dell'iniziativa Science Based Target (SBTi), si basano su dati scientifici.

Renault Trucks persegue l'ambizione di raggiungere il 50% dei suoi volumi con veicoli 100% elettrici entro il 2030.

A partire dal 2040 Renault Trucks venderà solo autocarri al 100% privi di combustibili fossili. Nel 2023 Renault Trucks ha segnato una forte accelerazione a favore della decarbonizzazione del trasporto merci su strada e ad oggi Renault Trucks è l'unica azienda a proporre una gamma completa di veicoli elettrici per tutti gli usi.

Questo impegno, oltre che dal lato produttivo di veicoli elettrici, si manifesta nel fatto che Renault Trucks può accompagnare la transizione dei propri clienti verso soluzioni di trasporto sostenibili

che generano meno emissioni di CO2. Renault Trucks è in grado di proporre la soluzione di decarbonizzazione chiavi in mano più adatta ad ogni attività.

Nello stand i visitatori potranno dunque chiedere tutte le informazioni legate alle nuove tecnologie elettriche dei nostri veicoli, al personale tecnico/commerciale presente nei 4 giorni di manifestazione.

Nell'area esterna Renault Trucks prevede per tutti coloro che vorranno toccare con mano la nuova tecnologia 100% elettrica di Renault Trucks un veicolo in prova, guidando su un percorso di qualche chilometro nell'area circostante i padiglioni fieristici

si sviluppa su 5 gamme di prodotti differenziate in base alla capacità di carico, alla massa totale di circolazione e alle tecnologie applicate per la raccolta o la compattazione.

Inoltre, l'offerta prodotta si arricchisce di soluzioni che guardano all'ambiente proponendo fonti di alimentazione sviluppate per ridurre o eliminare l'utilizzo di gasolio.

La gamma di attrezzature della serie Zenit rappresenta la perfetta combinazione tra esperienza e innovazione nella scelta dei materiali, dell'elettronica e delle componenti idrauliche; si

tratta di compattatori a caricamento posteriore con cuffia, che assicurano la perfetta tenuta dei liquidi derivanti dalla compattazione del materiale. Lo scarico avviene tramite paratia di espulsione, e il sistema di compattazione è del tipo a monopala articolata, composto da una pala con movimento rotatorio e da una slitta che scorre su guide rettilinee.

L'utilizzo di tecnologie uniche, associato a una curata scelta di materiali e dei sistemi impiegati, hanno portato alla realizzazione di un compattatore con prestazioni al top di gamma, associate ad una grande affidabilità e alla robustezza

di ogni singolo elemento.

Nella parte posteriore dell'attrezzatura, sulla portella ribaltabile, è infine installato il sistema di presa, sollevamento e svuotamento dei cassonetti.

I modelli di compattatori posteriori Zenit rappresentano la soluzione più classica e diffusa di raccolta, sia nella modalità manuale che con bidoni e cassonetti stradali. Sono macchine indicate sia per la raccolta nei centri urbani, sia nel trasferimento di rifiuti, svolgendo, all'occorrenza, anche il ruolo di veicolo "madre" per la concentrazione della raccolta.

SPECIALE ECOMONDO

SCANIA

Pad. C7 - Stand 30

L'ambizione di Scania per la sostenibilità

“Per rispondere a determinate esigenze operative dei propri clienti, Scania sfrutta il massimo dal potenziale che la contraddistingue. Innanzitutto, grazie alla modularità del telaio è possibile coniugare elevate prestazioni con specifiche necessità di allestimento. Inoltre, la manovrabilità e silenziosità dei mezzi Scania, abbinati alla precisione della catena cinematica, alleggeriscono il lavoro dell'autista intento a districarsi negli ambienti urbani. Crediamo fermamente che per realizzare il veicolo costruito sulle specifiche esigenze del cliente finale, il contributo dell'alleggerimento e una stretta relazione con esso siano determinanti”, dichiara Alberto Iseppi, Head of E-Mobility, Urban & Con-

struction Sales di Scania Italia.

La modularità Scania dimostra la sua forza, anche, sulle piattaforme elettriche, ibride e a metano poiché l'integrazione di batterie o di bombole sul telaio è comunque una sfida per l'alleggerimento che, grazie alla flessibilità offerta dal prodotto Scania, trova sempre nuove soluzioni in grado di coniugare le esigenze di un trasporto sostenibile con l'alleggerimento richiesto.

Un esempio di partnership di successo è quella instaurata tra Scania con S.E.S.A. e Bucher Municipal per lo sviluppo di due spazzatrici 9 litri da 280 cavalli alimentate a biometano compresso. Questi mezzi, alimentati con il biocarburante prodotto



attraverso un processo virtuoso direttamente nello stabilimento di S.E.S.A., permettono un potenziale di riduzione delle emissioni di CO2 fino al 90% (metodo di calcolo Well-to-Wheel) e si dimostrano un esempio virtuoso per la circolarità delle risorse: tutti i mezzi dell'azienda veneta sono, infatti, alimentati dal rifiuto organico raccolto dai medesimi.

L'ambizione di Scania consiste nell'accelerare la transizione verso un sistema di trasporto più sostenibile, offrendo soluzioni sempre più complete basate su diverse tecnologie nonché molteplici servizi, da quelli di manutenzione e riparazione, ai servizi finanziari e assicurativi, che godono dell'esperienza pluriennale nel settore dei trasporti di Scania Finance Italy.

Pad A5/ C5 - Stand 002

SIMEX

Simex amplia la sua gamma di benne vagliatrici

La separazione selettiva e la vagliatura dei materiali direttamente in cantiere sono tematiche che coinvolgono sempre di più gli operatori del mondo del movimento terra e che aprono nuovi scenari e sviluppi di mercato.

Trattare materiali di risulta direttamente sul campo, laddove possibile, veicola numerosi benefici, specialmente in termini di risparmio di tempo e di denaro, con un ridotto impatto ambientale. Sono due i nuovi modelli introdotti, per taglie di escavatori mini e midi. Parliamo della VSE 2 per il range 1,5-3,5 t e della VSE 5 per il range 4-8 t.

Nascono specificamente per il settore paesaggistico, per la manutenzione delle aree verdi, per il giardinaggio e, in generale, per tutti i piccoli cantieri

urbani, dove, per limiti di spazio di manovra, gli ingombri devono essere ridotti al minimo. È così possibile vagliare, ridurre, bonificare e areare con una sola bennata scarti vegetali e terriccio, per accelerare la fase di compostaggio e produrre un vagliato di una pezzatura ideale per il ripristino delle aree verdi. Il materiale di scarto sarà così ridotto al minimo, abbattendo i costi.

I due modelli si aggiungono ai quattro già presenti in gamma, portando a 6 il numero di benne vagliatrici per braccio escavatore su cui poter contare e coprendo l'intero range di peso da 1,5 a 45 ton.

Accanto alle benne vagliatrici, Simex sfoggerà anche l'ultima versione di ART 1000, tecnologia per la rigenera-

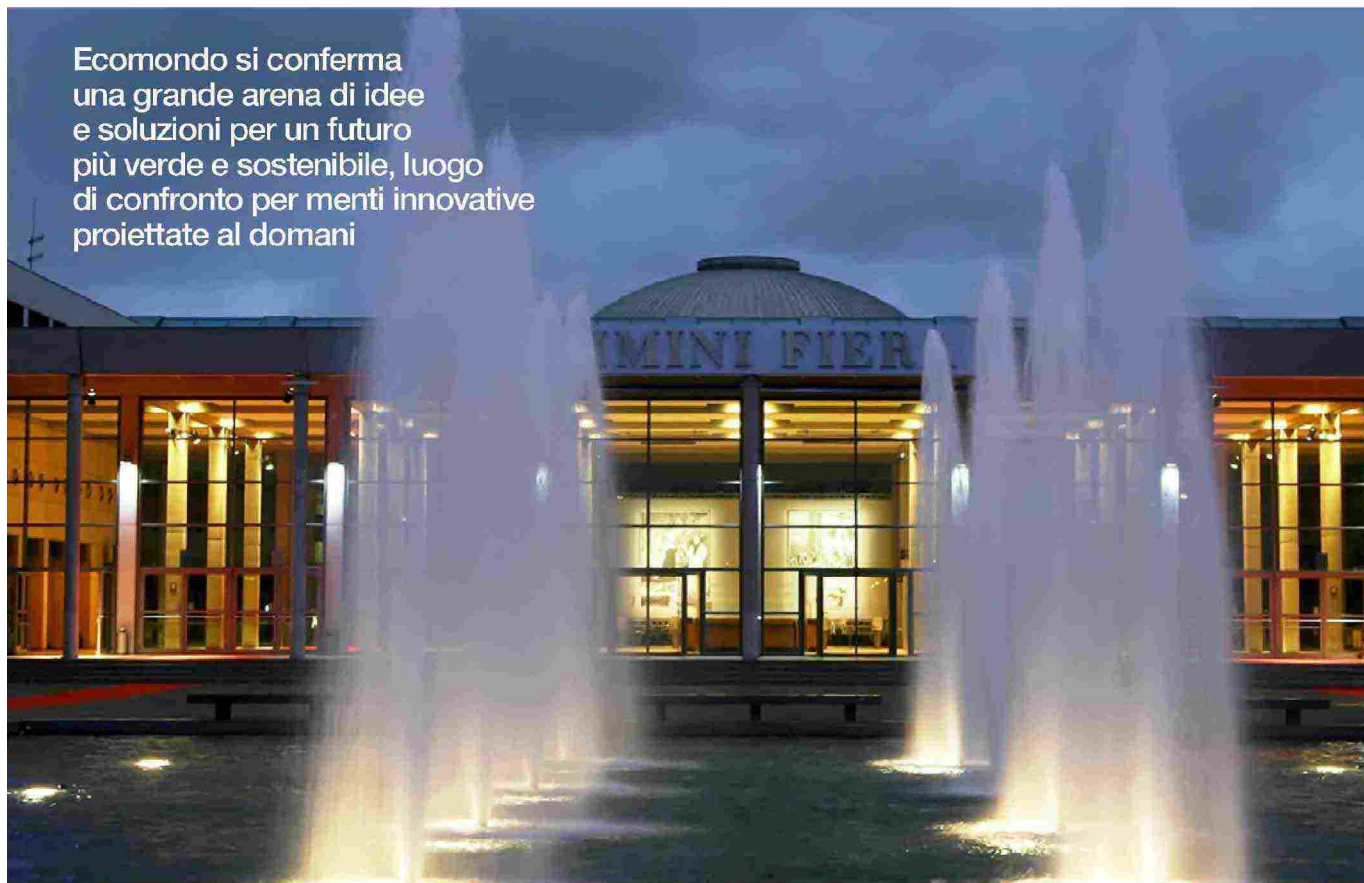
zione dell'asfalto a freddo, direttamente in sito.

ART si prefigge il recupero degli ammaloramenti stradali superficiali, senza alcuna asportazione di fresato o aggiunta di bitume, sfruttando unicamente il materiale esistente in sito.

Una tecnologia che non interrompe completamente il traffico veicolare e che garantisce un'immediata percorribilità della strada dopo il suo ripristino. E, infine, che assicura una ragionevole durata nel tempo, consentendo agli enti locali di pianificare le manutenzioni stradali, con un sensibile beneficio per la sicurezza degli utenti.

Simex propone un'attrezzatura che durante la fase di fresatura sfrutta un additivo chimico ecosostenibile per ri-

Ecomondo si conferma una grande arena di idee e soluzioni per un futuro più verde e sostenibile, luogo di confronto per menti innovative proiettate al domani



generare a freddo il granulato di conglomerato bituminoso prodotto. Partendo dalla consolidata tecnica di fresatura autolivellante delle fresatrici PL, la nuova attrezzatura si compone di due tamburi, il primo per la fresatura e miscelazione, il secondo per la frantumazione e disgregazione. Presenta, inoltre, un serbatoio integrato da 85 l contenente l'additivo rigenerante, con pompa e nebulizzatori, e una ruota di rilevamento che assicura il corretto dosaggio di additivo, rapportato alla velocità di avanzamento della macchina motrice e alla profondità di lavoro impostata.

Il carattere innovativo di Simex ART 1000 è di varia natura ed è riassumibile in tre punti:

1. Il risanamento degli ammaloramenti



stradali superficiali in maniera veloce e efficace, senza l'interruzione totale della viabilità, evitando di dover ripetutamente ricorrere a una manutenzione di tipo emergenziale.

2. L'abbattimento dei costi legati all'acquisto ed alla movimentazione di nuove materie prime, utilizzando esclusivamente il conglomerato bitu-



minoso presente in loco, senza alcun conferimento in discarica.

3. L'ecosostenibilità ambientale: il recupero e la rigenerazione del 100% del materiale presente in sito e la riduzione del traffico di cantiere, implicito nell'approvvigionamento di nuovi materiali e nell'allontanamento di quelli asportati.

SPECIALE ECOMONDO

Pad. A5/C5 - Stand 001

VOLVO TRUCKS

Tutti insieme verso le emissioni zero

Non può certo mancare ad ECOMONDO, uno dei principali eventi in Europa dedicati alla sostenibilità e alla transizione ecologica, la Volvo Trucks, che fa del rispetto dell'ambiente un proprio valore cardine sin dagli anni 70. Al padiglione A5/C5 i visitatori avranno modo di apprezzare la proposta elettrica di VOLVO, che comprende si i

veicoli completamente elettrici ma altresì soluzioni complete per le infrastrutture per la loro ricarica.

Si potranno ammirare le migliori soluzioni per le attività di trasporto cittadine dove sono richieste zero emissioni, silenziosità, manovrabilità, agilità ed efficienza operativa.

E per semplificare il passag-

gio al trasporto sostenibile, i veicoli vengono offerti unitamente a pacchetti di assistenza e supporto per le esigenze di mobilità elettrica. Si perché non si tratta di un mero passaggio da un veicolo all'altro: la strategia messa in camūpo da VOLVO Trucks punta ad approfondire come utilizzare la tecnologia nel modo più efficiente, ottimizzando i percorsi, l'utilizzo di energia della batteria, i programmi di manutenzione e la disponibilità dei veicoli. Per quanto riguarda la società in generale, la transizione deve essere incoraggiata mediante incentivi e aiutando a fornire un'infrastruttura di ricarica e

una capacità della rete elettrica in grado di supportare un gran numero di veicoli. La necessità di trasporti sostenibili è e resterà il fattore principale per la transizione nel prossimo futuro.

Nel contempo, al proprio interno la Casa scandinava si riorganizza: le linee di produzione destinate ad accogliere i modelli a batteria non sono state realizzate espressamente ma sono le medesime da cui escono i modelli con motorizzazioni tradizionali. Volvo ha infatti scelto un modello di flessibilità rendendo i processi adatti a una produzione "multienergetica" per rispondere tempestivamente alle richieste del mercato.



VTN

Tecnologie sostenibili e pratiche ecocompatibili

Pad. C3 - Stand 402

VTN si appresta, anche quest'anno, ad essere parte integrante di uno dei suoi eventi preferiti: Ecomondo. Questa fiera, considerata l'appuntamento di riferimento in Europa per la transizione ecologica e l'economia circolare, rappresenta un momento cruciale per l'azienda vicentina, che metterà puntualmente in mostra la propria gamma di prodotti per la demolizione e il riciclaggio. In linea con la sensibilità ambientale promossa dalla fiera, VTN presenterà al pubblico la sua linea di prodotti dedicata al riciclaggio, con particolare enfasi sulle cesoie per il taglio del ferro e dei metalli della serie CI-Revolution. Le cesoie sono disponibili in diversi modelli e saranno esposte in larga scala, dai più piccoli ai medi e a quelli più grandi, per sottolineare ulteriormente la vasta gamma di cesoie prodotte da VTN (CI310, CI700, CI2000, CI4000 e CI8000).

Un altro punto focale dell'esposizione sarà il nuovo modello di Spacca Binari RP3000, un'attrezzatura preziosa per le attività di manutenzione ferroviaria, durante le quali potrebbero essere necessari interventi sulla linea ferroviaria, come la sostituzione di binari danneggiati o il collegamento di nuovi segmenti. Lo "spacca binari" consente di effettuare queste operazioni in modo rapido e molto preciso.

Durante l'evento, VTN esporrà anche altri prodotti progettati per il settore del riciclaggio, come le pinze selezionatrici della serie MD, un'attrezzatura indispensabile in cantiere che consente di afferrare e manipolare materiali di varie forme e dimensioni. Questo tipo di pinza è utile in molte situazioni in cui è necessario raccogliere e spostare oggetti o materiali con precisione.

Non mancherà l'attenzione verso il



settore della demolizione, poiché VTN presenterà le nuove Pinze demolitrici di piccola taglia che andranno ad aggiungersi alla Serie PD.

VTN è fermamente convinta che il futuro del nostro pianeta dipenda dalla nostra capacità di adottare tecnologie sostenibili e pratiche ecocompatibili. Ecomondo è un'occasione straordinaria per promuovere questa visione e creare nuove partnership con aziende e organizzazioni che condividono gli stessi valori.

Trasporti, al via 9a edizione del Gis

02 ottobre 2023 | 12.43 LETTURA: 4 minuti Oltre 430 espositori dal 5 al 7 ottobre Al via giovedì 5 ottobre la 9ª edizione del Gis, le Giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali, in programma fino al 7 ottobre 2023 a Piacenza Expo. Con oltre 71.000 metri quadri, tra area coperta, scoperta, e tensostrutture temporanee, il Gis 2023 si conferma ancora una volta come il più grande evento europeo interamente dedicato alle nuove proposte e alle innovazioni tecnologiche inerenti al sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali. Impressionanti i numeri di questo Gis, che per quantità di espositori - oltre 430, tra italiani ed esteri in rappresentanza di circa 500 brand - ha già ampiamente superato la già trionfale edizione del 2021. A tagliare il nastro della kermesse giovedì mattina alle ore 11, la Sindaca di Piacenza, Katia Tarasconi, Giacomo Ponginibbi, Presidente di Confapi Piacenza, Claudio Bassanetti, Vice Presidente di Confindustria Piacenza, Giuseppe Cavalli, Presidente di Piacenza Expo e Fabio Potestà, Direttore di Mediapoint & Exhibitions, società organizzatrice della fiera. Il Gis è l'unico evento italiano espressamente dedicato agli utilizzatori di gru, piattaforme aeree, sollevatori telescopici, carrelli elevatori, macchine e attrezzature per la movimentazione industriale e portuale, logistica meccanizzata e il trasporto pesante. Innovazione, confronto e sinergia saranno le parole chiave che caratterizzano anche queste Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali. Questi alcuni numeri della 9ª edizione della mostra-convegno: oltre 430 gli espositori italiani ed esteri confermati, tutti presenti e descritti nelle 292 pagine del Catalogo Espositori GIS 2023, catalogo che sarà poi omaggiato a tutti coloro che faranno accesso alla manifestazione; oltre 71.000 i metri quadri tra area coperta, scoperta e tensostrutture occupati quest'anno dall'esposizione; oltre 50 le organizzazioni di categoria sponsor della fiera tra le quali l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia), la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), la Federacciai, l'Associazione Nazionale dell'Industria Navalmecanica (Assonave), l'Associazione Italiana Imprese di Logistica, magazzini generali e Frigoriferi, Terminal Operators Portuali, Interportuali ed Aeroportuali (Assologistica), l'Associazione Nazionale Estrattori Lapidei ed Affini (Anepla), Assoporti, Federbeton e la Fita/Cna, Associazione Nazionale Noleggi Autogru e Trasporti Eccezionali (Anna); 7 i patrocini istituzionali concessi al Gis: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Inail, Anas, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, Regione Emilia Romagna, Regione Liguria, Comune di Piacenza; 7 gli appuntamenti tra convegni, workshop, seminari tecnici e conferenze, organizzati con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore (il programma completo è scaricabile su www.gisexpo.it). "L'organizzazione del Gis 2023 è stata particolarmente gravosa, anche perché abbiamo fatto di tutto per accontentare le crescenti richieste di spazi espositivi provenienti anche dall'estero", sottolinea Fabio Potestà, organizzatore della fiera "e ciò, occupando tutti gli spazi possibili anche nelle aree limitrofe al quartiere fieristico di Piacenza Expo, ragione per la quale questa 9ª edizione del Gis costituisce certamente la più grande manifestazione fieristica mai organizzata a Piacenza. Poiché la Mediapoint & Exhibitions della quale io sono il direttore d'orchestra, ha sempre cercato di dare un forte carattere innovativo alle sue manifestazioni al fine di incrementarne il flusso di visitatori qualificati provenienti anche dall'estero, per questa edizione del Gis, abbiamo voluto rendere disponibile on-line il catalogo ufficiale due settimane prima della sua data di apertura, inviando il link di questo importante veicolo di consultazione a migliaia di operatori soprattutto esteri, e ciò per dimostrare loro il livello raggiunto dalla nostra manifestazione, un'iniziativa questa che ha fatto lievitare ad oltre 10.000 il numero di pre-registrazioni da parte di moltissime imprese che verranno a visitare la mostra piacentina". Ma il Gis 2023 intende anche essere un'occasione di festa, di socialità e di premiazioni per tutti i partecipanti: confermate infatti anche per questa 9ª edizione, le tradizionali serate dedicate ai riconoscimenti per le eccellenze della filiera, che si terranno durante l'arco della manifestazione nei padiglioni del Piacenza Expo, come, l'Italplatform-Italian Access Platform Awards (in programma Giovedì 5 Ottobre, dedicato alle macchine e alle attrezzature per i lavori in quota); l'Itala-Italian Terminal and Logistic Awards (che si svolgerà nella tarda mattinata di Venerdì 6 Ottobre e sarà dedicato al terminalismo portuale, intermodale e alla logistica) e l'ILTA-Italian Lifting & Transportation Awards (che si terrà nella prima serata di Venerdì 6 Ottobre e sarà dedicato al sollevamento e ai trasporti eccezionali). Eventi che costituiscono anche un importante momento di networking tra i più importanti operatori di questi comparti. Tornerà inoltre quest



’anno, dalle 19:45 di Venerdì 6 Ottobre, il Gis By Night, momento di socialità che permetterà a tutti gli espositori del Gis e alla loro clientela più importante di incontrarsi all’interno del quartiere fieristico di Piacenza, dove saranno allestiti buffet a tema e intrattenimenti a sorpresa. In occasione di questa nona edizione del Gis, infine, Mediapoint & Exhibitions srl presenterà la nuovissima fiera T3-Truck tyre trailer, manifestazione interamente dedicata a tutti i mezzi di trasporto comprendendo tra questi camion, furgoni, rimorchi la loro componentistica e i relativi pneumatici, in programma dal 17 al 19 Ottobre 2024 (vedasi www.t3-expo.it). Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

Auto, Anfia: a settembre crescono benzina e ibride, male bev

Vavassori: stime vendite 2023 1,58 mln unità, avanti con Piano Auto Milano, 2 ott. (askanews) A settembre crescono le immatricolazioni di auto a benzina e ibridi non ricaricabili, mentre le elettriche perdono ancora quota con vendite in calo del 2,2% e una quota di mercato del 3,6% (-0,3 p.p.). Lo rende noto l'Anfia. Nel dettaglio le vendite di auto a benzina sono aumentate del 31,8%, con quota di mercato al 29,7%, mentre le diesel calano del 2,5%, con quota al 15,2%. Nei primi nove mesi del 2023, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 22,8% e quelle delle auto diesel dell'11,4%, rispettivamente con quote di mercato del 28,5% e del 18,4%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, nel solo mese di settembre, il 55,2% del mercato, con volumi in crescita del 26,9% rispetto a quelli di settembre 2022. Tra queste, le autovetture elettrificate rappresentano il 47,1% del mercato di settembre. Nel dettaglio, le ibride non ricaricabili incrementano del 36,3% nel mese, con una quota del 39,4%. Le ricaricabili aumentano del 10,2% a settembre e rappresentano il 7,6% del mercato del mese (a settembre 2022 la quota era dell'8,5%); nel cumulato crescono del 16,2% e hanno una quota dell'8,4%. Le auto elettriche hanno una quota del 3,6% nel mese e del 3,9% nel cumulato; le vendite diminuiscono del 2,2% a settembre, mentre aumentano del 27,8% nel cumulato. Le ibride plug-in crescono del 24,4% a settembre e mantengono una variazione positiva nel cumulato (+7,9% nei nove mesi), rappresentando il 4% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,5% del totale da inizio anno. Infine, le autovetture a gas sono l'8,1% dell'immatricolato di settembre, quasi interamente composto da autovetture Gpl (+12,4% nel mese). Con l'ingresso, oggi, nel quarto trimestre dell'anno, Anfia stima che, nell'intero 2023, il mercato possa raggiungere 1.580.000 immatricolazioni complessive (+20% circa rispetto al 2022), afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia. In questo scenario, tengo a ribadire l'importanza dell'accordo su Euro 7 raggiunto lo scorso 25 settembre dal Consiglio europeo Competitività, che ha accettato molte delle osservazioni sostenute da Anfia fin dall'inizio dell'iter. Il percorso è comunque ancora lungo e complesso e nelle prossime settimane sarà l'Europarlamento a doversi esprimere sul testo così revisionato. Guardando più strettamente al nostro Paese, le priorità riguardano l'avanzamento del Piano Automotive 2030 insieme a Regioni, sindacati e Stellantis, e la rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni, al fine di renderli più efficaci per la diffusione delle tecnologie green, conclude Vavassori. Navigazione articoli



LA TRANSIZIONE ENERGETICA**ANFIA: L'ACCORDO EURO 7? RAZIONALE
AUTO ELETTRICA SÌ, MA OCCHIO AL PIL**

«Von der Leyen ha riportato al centro la competitività europea», dice Vavassori, presidente dell'associazione di filiera, dopo le polemiche sugli standard dei motori non inquinanti. «Più biocarburanti da subito»

di **ANDREA RINALDI**

C'è tempo per fare le cose per bene. Per completare senza danni collaterali la transizione all'elettrico. Per irrobustire la filiera. Per evitare esuberi nelle aziende come Marelli che stanno cambiando pelle. E per contrastare con giudizio la Cina in Europa. Roberto Vavassori da giugno è il nuovo presidente di **Anfia**, l'associazione filiera industria automobilistica, che in Italia conta circa 5 mila 500 imprese e 273 mila. L'ossatura dell'automotive italiano chiamata dal ministro Adolfo Urso, con Stellantis e sindacati, a ridisegnare un intero settore.

Il Consiglio europeo ha dato l'ok ad applicare l'Euro 7 con due anni di ritardo. Dopo l'addio del vicepresidente Frans Timmermans, cambierà qualcosa per il settore auto in Europa e lo stop al motore a scoppio nel 2035?

«Dopo l'addio di Timmermans, la presidente Ue Ursula von der Leyen nel suo discorso sullo stato dell'Unione ha riportato al centro del dibattito la competitività europea, un tema abbandonato da troppo tempo. Assistiamo dunque a una sperata razionalità nei processi regolamentari europei e l'accordo sull'Euro 7 va visto in quest'ottica».

Sono servite 8 bozze...

«Significa che c'è stato un lungo lavoro di avvicinamento a posizioni che noi sostenevamo da subito: il regolamento era intempestivo, scritto male e andava emendato. C'è qualche silenzio rumoroso, come quello della Germania, ma si tratta di un percorso molto delicato: il Parlamento dovrà esprimersi, quindi ci appelliamo ai nostri europarlamentari

perché abbiano una visione coerente di una Europa competitiva. Sarebbe sbagliatissimo o dannoso dire che ha vinto il fronte dell'elettrico o del diesel. Si deve pensare al Pil, a chi lavora per la decarbonizzazione e cerca una strada condivisa».

È ancora sostenibile una politica dei dazi sulle auto cinesi in Europa?

«Negli ultimi 25 anni l'Occidente ha usato la Cina come manifattura delegando la produzione di molti beni, anche tecnologici, e questo ha comportato bassa inflazione e stabilità nei sistemi industriali. Pechino quindi è cresciuta grazie a una iniezione di tecnologia europea perciò è naturale che possa produrre veicoli in maniera efficiente. Abbiamo di fronte un competitor grandissimo, che produce 26 milioni di vetture, più del doppio dell'Europa, che beneficia di un mercato interno con volumi elevati e di un sistema non ancora di mercato».

Come reagire?

«Non si potrà fare a meno dell'Asia, dove avverrà l'85% della crescita automotive: essendo là il mercato, dovremo creare ponti con intelligenza e creare una situazione daziaria uniforme nei rispettivi Paesi. Credo che la leva della competitività per l'Europa stia nella tecnologia, aiutata dalla politica».

Spingere sul valore aggiunto.

«Per esempio, superare nel processo tecnologico l'attuale chimica della batterie, facendo a meno di materiali che dipendono da un sistema quasi oligopolistico. Diventare autosufficienti, e non grazie a miniere che non riapriremo mai, ma cercando

soluzioni che portino alla neutralità tecnologica. Aprire alla liquefazione dei rifiuti solidi in una vera economia circolare. Bene dunque l'elettrificazione, ma che conti sull'energia sempre disponibile e rinnovabile: se anziché attendere il 2035 si diffondesse subito il biocarburante e la tecnologia per i vettori energetici decarbonizzati, avremmo un aumento di know how ed elimineremmo le emissioni prima di quella data».

Negli Usa i metalmeccanici scioperano per avere salari più alti.

«Se c'è una ragione di rivendicazione, è espressa in maniera rischiosa, con numeri e condizioni dal punto di vista della sostenibilità incompatibili con la competitività del sistema di produzione Usa. Pensi che oggi l'Oceano si fatica a trovare autisti di camion con 100 mila dollari lordi all'anno di paga: occorre un bilanciamento tra un sistema che ha un 4% di disoccupazione, e che rischia il surriscaldamento, e una politica di asunzioni e di apertura delle frontiere, altrimenti ci si stritola con le proprie mani. La richiesta dei metalmeccanici parte da basi legittime, come la maggior condivisione dei profitti accumulati, però mina la competitività futura dell'auto».

Il caso Marelli è isolato o è l'inizio di una grandinata sulla componentistica italiana?

«Un campione come Marelli ha conosciuto altre ristrutturazioni, ma oggi fa più rumore perché scoppia in un momento storico di divisione: elettrico o endotermico. In Italia ci sono 60 mila addetti che possono essere messi a repentaglio da una transizione non intelligente, cioè da un

abbandono troppo rapido del combustibile. Se c'è intenzione di ristrutturare a Bologna, 230 addetti capaci nella Motor Valley possono essere parte del sistema della filiera anche in altre aziende che faticano a trovare personale. Per rispondere: non è una grandinata, il tempo per attuare una transizione ordinata in accordo con aziende e sindacati c'è. Poi qualche strappo è fisiologico».

Qual è la situazione della filiera alla luce dello stop dell'economia tedesca?

«Fa male, ma siamo in un mondo ciclico. Pensi che dal 2019 al 2022 la produzione europea ha perso oltre 5 milioni di veicoli. Molte aziende automobilistiche hanno scelto di intraprendere una crociata per il valore anziché per i volumi; infatti il valore di quanto prodotto in questi anni non rispecchia certo i volumi persi. C'è un rischio "mobility divide" se si abbandona il terreno delle vetture di fascia A e B che conta il 22% del mercato Ue. E che potrebbe essere conquistato dall'Asia».

Molti costruttori, anche Stellantis, hanno internalizzato le produzioni per risparmiare. Come reagiranno i componentisti?

«Quando un costruttore internalizza, dopo che per 25 anni ha esternalizzato, non sta risparmiando. In Germania vennero fatti accordi di flessibilità lavorativa in cambio di nessun licenziamento e le case automobilistiche internalizzarono per non infrangere l'accordo. Sono momenti transitori e l'auto elettrica richiederà minor manodopera. Per questo si sta lavorando con Stellantis e il governo a un "piano auto 2030". E l'obiettivo del milione di autoveicoli orienta le nostre azioni, ma non è un totem, perché nessuno ha in tasca oltre 200 mila veicoli da spostare da un impianto all'altro. Quest'anno in Italia Stellantis produrrà più veicoli che in Francia: c'è attenzione economica al nostro Paese per cui come filiera dobbiamo garantire efficienza e il governo possibilità operativa. Il ministero delle Imprese sta pensando a una Zona economica speciale per il Mezzogiorno e a delle misure per ridurre il costo dell'energia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

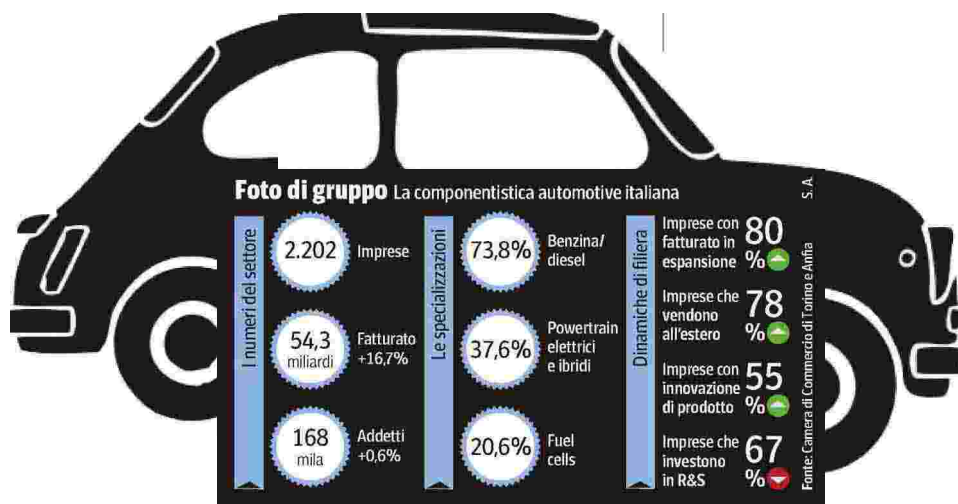
Quest'anno Stellantis produrrà in Italia più veicoli che in Francia: vanno garantite efficienza e possibilità di operare



Il caso Bologna non è una grandinata, c'è il tempo per trovare un accordo. E per gli addetti capaci c'è posto in tante aziende



Vertice
Roberto Vavassori, presidente di Anfia. È anche Chief public affairs officer e consigliere di Brembo.



FTSE MIB -1,59% FTSE IT All Share -1,56% CAC 40 -1,34% DAX 40 -1,2% FTSE 100 -1,45% Dow Jones -0,47% NASDAQ +0,47% Spread BTP-Bund 189,00

CORRIERE DELLA SERA

L'Economia

RISPARMI, MERCATI, IMPRESE

ABBONATI

LOGIN

FINANZA BORSA E FONDI RISPARMIO TASSE CONSUMI CASA LAVORO INNOVAZIONE PENSIONI GUIDE IMPRESE MODA OPINIONI EVENTI PROFESSIONISTI EURACTIV

Nautica Ecobonus

16:28 Borsa: in Europa cali generalizzati oltre l'1%, Milano maglia

15:44 Borsa: Europa peggiora in scia a Wall Street, Milano -0,6%

14:49 *** BTP Valore: domanda retail continua a correre, ordini a quota 3,3 mld

14:18 ***MSC: acquisisce il 50% di Italo da Global Infrastructure Partners

ULTIMA ORA

Gli aggiornamenti sulla guerra in Ucraina, in diretta



L'INTERVISTA

Auto, Vavassori (Anfia): «Non potremo fare a meno dell'Asia, ma dovremo spingere sulla tecnologia»

di Andrea Rinaldi



Roberto Vavassori

C'è tempo per fare le cose per bene. Per completare senza danni collaterali la transizione all'elettrico. Per irrobustire la filiera. Per evitare esuberi nelle aziende come Marelli che stanno cambiando pelle. E per contrastare con giudizio la Cina in Europa. Roberto Vavassori da giugno è il nuovo presidente di **Anfia**, l'associazione filiera industria automobilistica, che in Italia conta circa 5 mila 500 imprese e 273 mila. L'ossatura dell'automotive italiano chiamata dal ministro Adolfo Urso, con Stellantis e sindacati, a ridisegnare un intero settore.

Il Consiglio europeo ha dato l'ok ad applicare l'Euro 7 con due

CORRIERE TV

SNACK NEWS
LIVE

Educazione finanziaria: perché serve?



LE GUIDE

Le guide per approfondire i temi più discussi

Ricerca un termine nelle guide



Leggi una guida

Contratto d'affitto
Il Tirocinio
Pensioni
Mutuo
Modello 730

anni di ritardo. Dopo l'addio del vicepresidente Frans Timmermans, cambierà qualcosa per il settore auto in Europa e lo stop al motore a scoppio nel 2035?

«Dopo l'addio di Timmermans, la presidente Ue Ursula von der Leyen nel suo discorso sullo stato dell'Unione ha riportato al centro del dibattito la competitività europea, un tema abbandonato da troppo tempo. Assistiamo dunque a una sperata razionalità nei processi regolamentari europei e l'accordo sull'Euro 7 va visto in quest'ottica».

Sono servite 8 bozze...

«Significa che c'è stato un lungo lavoro di avvicinamento a posizioni che noi sostenevamo da subito: il regolamento era intempestivo, scritto male e andava emendato. C'è qualche silenzio rumoroso, come quello della Germania, ma si tratta di un percorso molto delicato: il Parlamento dovrà esprimersi, quindi ci appelliamo ai nostri europarlamentari perché abbiano una visione coerente di una Europa competitiva. Sarebbe sbagliatissimo o dannoso dire che ha vinto il fronte dell'elettrico o del diesel. Si deve pensare al Pil, a chi lavora per la decarbonizzazione e cerca una strada condivisa».

È ancora sostenibile una politica dei dazi sulle auto cinesi in Europa?

«Negli ultimi 25 anni l'Occidente ha usato la Cina come manifattura delegandole la produzione di molti beni, anche tecnologici, e questo ha comportato bassa inflazione e stabilità nei sistemi industriali. Pechino quindi è cresciuta grazie a una iniezione di tecnologia europea perciò è naturale che possa produrre veicoli in maniera efficiente. Abbiamo di fronte un competitor grandissimo, che produce 26 milioni di vetture, più del doppio dell'Europa, che beneficia di un mercato interno con volumi elevati e di un sistema non ancora di mercato».

Come reagire?

«Non si potrà fare a meno dell'Asia, dove avverrà l'85% della crescita automotive: essendo là il mercato, dovremo creare ponti con intelligenza e creare una situazione daziaria uniforme nei rispettivi Paesi. Credo che la leva della competitività per l'Europa stia nella tecnologia, aiutata dalla politica».

[VEDI TUTTE LE GUIDE >](#)



Modello 730, come tagliare o azzerare l'acconto: chi ne ha diritto? Quali sono i tempi?

di Massimo Fracaro

Dichiarazione dei redditi, ultimo giorno di consegna del 730: come evitare brutte sorprese



Arte, l'autunno si scalda con Modigliani: all'asta a Hong Kong il maestro livornese

di Paolo Manazza e Luca Zuccala

Dal Mercatoinfiera al ritorno di Arte e Collezionismo: le fiere italiane di inizio autunno



La corsa dei robot «Made in Italy»: così producono crescita (e occupazione)

di Massimo Sideri

Spingere sul valore aggiunto.

«Per esempio, superare nel processo tecnologico l'attuale chimica della batterie, facendo a meno di materiali che dipendono da un sistema quasi oligopolistico. Diventare autosufficienti, e non grazie a miniere che non riapriremo mai, ma cercando soluzioni che portino alla neutralità tecnologica. Aprire alla liquefazione dei rifiuti solidi in una vera economia circolare. Bene dunque l'elettrificazione, ma che conti sull'energia sempre disponibile e rinnovabile: se anziché attendere il 2035 si diffondesse subito il biocarburante e la tecnologia per i vettori energetici decarbonizzati, avremmo un aumento di know how ed elimineremmo le emissioni prima di quella data».

Negli Usa i metalmeccanici scioperano per avere salari più alti.

«Se c'è una ragione di rivendicazione, è espressa in maniera rischiosa, con numeri e condizioni dal punto di vista della sostenibilità incompatibili con la competitività del sistema di produzione Usa. Pensi che oggi Oltreoceano si fatica a trovare autisti di camion con 100 mila dollari lordi all'anno di paga: occorre un bilanciamento tra un sistema che ha un 4% di disoccupazione, e che rischia il surriscaldamento, e una politica di assunzioni e di apertura delle frontiere, altrimenti ci si stritola con le proprie mani. La richiesta dei metalmeccanici parte da basi legittime, come la maggior condivisione dei profitti accumulati, però mina la competitività futura dell'auto».

Il caso Marelli è isolato o è l'inizio di una grandinata sulla componentistica italiana?

«Un campione come Marelli ha conosciuto altre ristrutturazioni, ma oggi fa più rumore perché scoppia in un momento storico di divisione: elettrico o endotermico. In Italia ci sono 60 mila addetti che possono essere messi a repentaglio da una transizione non intelligente, cioè da un abbandono troppo rapido del combustibile. Se c'è intenzione di ristrutturare a Bologna, 230 addetti capaci nella Motor Valley possono essere parte del sistema della filiera anche in altre aziende che faticano a trovare personale. Per rispondere: non è una grandinata, il tempo per attuare una transizione ordinata in accordo con aziende e sindacati c'è. Poi qualche strappo è fisiologico».



Robot, mai così tanti: nel 2022 installati più di mezzo miliardo di automi nel mondo

di Redazione Economia



Vino, dall'Asti Spumante al Chianti: chi sale e chi scende tra i Consorzi

di Anna Di Martino

Vendemmia 2023, addio al primato italiano: c'è il sorpasso della Francia (ma anche più qualità)



Spazio, l'Esa lavora sui lanciatori: nuovo volo per Vega e test per l'Ariane 6

di Valeriano Musiu

Qual è la situazione della filiera alla luce dello stop dell'economia tedesca?

«Fa male, ma siamo in un mondo ciclico. Pensi che dal 2019 al 2022 la produzione europea ha perso oltre 5 milioni di veicoli. Molte aziende automotive hanno scelto di intraprendere una crociata per il valore anziché per i volumi; infatti il valore di quanto prodotto in questi anni non rispecchia certo i volumi persi. C'è un rischio "mobility divide" se si abbandona il terreno delle vetture di fascia A e B che conta il 22% del mercato Ue. E che potrebbe essere conquistato dall'Asia».

Molti costruttori, anche Stellantis, hanno internalizzato le produzioni per risparmiare. Come reagiranno i componentisti?

«Quando un costruttore internalizza, dopo che per 25 anni ha esternalizzato, non sta risparmiando. In Germania vennero fatti accordi di flessibilità lavorativa in cambio di nessun licenziamento e le case automobilistiche internalizzarono per non infrangere l'accordo. Sono momenti transitori e l'auto elettrica richiederà minor manodopera. Per questo si sta lavorando con Stellantis e il governo a un "piano auto 2030". E l'obiettivo del milione di autoveicoli orienta le nostre azioni, ma non è un totem, perché nessuno ha in tasca oltre 200 mila veicoli da spostare da un impianto all'altro. Quest'anno in Italia Stellantis produrrà più veicoli che in Francia: c'è attenzione economica al nostro Paese per cui come filiera dobbiamo garantire efficienza e il governo possibilità operativa. Il ministero delle Imprese sta pensando a una Zona economica speciale per il Mezzogiorno e a delle misure per ridurre il costo dell'energia».

Iscriviti alle newsletter di L'Economia



Whatever it Takes di Federico Fubini

Le sfide per l'economia e i mercati in un mondo instabile



Europe Matters di Francesca Basso e Viviana Mazza

L'Europa, gli Stati Uniti e l'Italia che contano, con le innovazioni e le decisioni importanti, ma anche le piccole storie di rilievo



One More Thing di Massimo Sideri

Dal mondo della scienza e dell'innovazione tecnologica le notizie che ci cambiano la vita (più di quanto crediamo)

E non dimenticare le newsletter

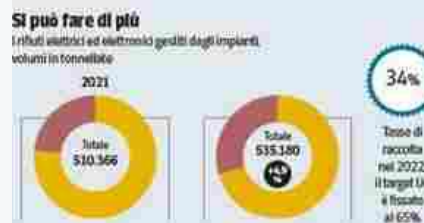
L'Economia Opinioni e **L'Economia Ore 18**

02 ott 2023

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI I CONTRIBUTI

SCRIVI



Rifiuti elettronici, per l'Italia è quasi maglia nera: le iniziative di Safe per invertire la rotta

di Elena Comelli

La carta insegna a riciclare. E gli imballaggi non recuperati diventano energia



Carrello anti-inflazione al via: da Carrefour a Esselunga e Coop, i prodotti e gli sconti

di Emily Capozucca



Quattro realtà, un'unica regia: lo shopping di Bip, che punta sulla «Total experience»

di Fabio Sottocornola

Dalle fintech italiane 2 miliardi di finanziamenti alle imprese



eSIM, come funzionano le SIM virtuali? Vantaggi, svantaggi e come attivarle

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

AUTO ITALIA: ANFIA, -2,2% IMMATRICOLAZIONI ELETTRICHE A SETTEMBRE



(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 02 ott - Battuta d'arresto per le auto elettriche a settembre in Italia.

Secondo i dati pubblicati da **Anfia**, le auto elettriche hanno una quota di mercato del 3,6% nel mese e del 3,9% da inizio anno: le vendite sono diminuite del 2,2% a settembre, mentre sono aumentate del 27,8% nel cumulo. Nel complesso, le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, nel solo mese di settembre, il 55,2% del mercato, con volumi in crescita del 26,9% rispetto a quelli di settembre 2022.

Nel cumulo, crescono del 22,8%, con una quota del 53,1%.

Tra queste, le autovetture elettrificate rappresentano il 47,1% del mercato di settembre e il 44,1% del cumulo, in aumento del 31,2% nel mese e del 25,1% nei nove mesi. Nel dettaglio, le ibride non ricaricabili segnano un +36,3% nel mese, con una quota del 39,4%; nel cumulo crescono del 27,4%, con una quota del 35,7%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili aumentano del 10,2% a settembre e rappresentano il 7,6% del mercato del mese (a settembre 2022 la quota era dell'8,5%); nei 9 mesi crescono del 16,2% e hanno una quota dell'8,4% (in calo di 0,3 punti percentuali rispetto ai nove mesi del 2022).

Com-Fla-

(RADIOCOR) 02-10-23 18:41:02 {0611} 5 NNNN

TAG

**EUROPA ITALIA INDICATORI ECONOMICI ECONOMIA
COMMERCIO ITA**

Servizi
Pubblicità
Listino ufficiale

Altri link
Comitato Corporate Governance

 EN

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

AUTO ITALIA: ANFIA, -2,2% IMMATRICOLAZIONI ELETTRICHE A SETTEMBRE -2-



(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 02 ott - Le ibride plug-in crescono del 24,4% a settembre e mantengono una variazione positiva nel cumulo (+7,9% nei nove mesi), rappresentando il 4% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,5% del totale da inizio anno. Restando alle vetture con alimentazione alternativa, le auto a gas sono l'8,1% dell'immatricolato di settembre, quasi interamente composto da autovetture Gpl (+12,4% nel mese). Un marginale 0,1% e' da ascrivere alle autovetture a metano, che, nel mese, diminuiscono dell'84,2%. Nel cumulo, le auto alimentate a metano calano dell'85,9% e le Gpl crescono del 23,7%; insieme, da inizio anno, le due alimentazioni costituiscono il 9% circa del mercato (di cui solo lo 0,1% e' a metano).

Per quanto riguarda le alimentazioni tradizionali, le auto a benzina vedono il mercato di settembre in aumento del 31,8%, con quota di mercato al 29,7%, mentre le diesel calano del 2,5%, con quota al 15,2%. Nei primi nove mesi del 2023, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 22,8% e quelle delle auto diesel dell'11,4%, rispettivamente con quote di mercato del 28,5% e del 18,4%.

Nei nove mesi, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano, rispettivamente, la prima, seconda e quarta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Tra le PHEV, Jeep Compass e' il modello piu' venduto, mentre Jeep Renegade e' al quarto posto e Alfa Romeo Tonale al settimo. Tra le elettriche, Fiat 500 risulta il terzo modello piu' venduto dopo Tesla Model Y e Model 3, mentre Peugeot 208 occupa la settima posizione.

In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di settembre le auto utilitarie e superutilitarie rappresentano il 35% del mercato, con volumi in aumento del 19% rispetto a quelli di settembre 2022. Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 10,4% a settembre, con un mercato in crescita del 10,3% rispetto al nono mese del 2022. I Suv hanno una quota di mercato pari al 52,7%, in aumento del 29,9%. Nel dettaglio, i Suv piccoli rappresentano il 9,2% del mercato del mese (+58% rispetto a settembre 2022), i Suv compatti il 29,5% (+20,7%), i Suv medi il 9,1%, (+34,8%), mentre le vendite di Suv grandi sono il 5% del totale (+37,5%). Il 23,5% dei Suv venduti nel mese di settembre e' di un brand del Gruppo Stellantis.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 02-10-23 18:45:17 (0612) 5 NNNN

TAG

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

AUTO ITALIA: ANFIA, PRIORITA' PIANO AUTOMOTIVE E RIVEDERE INCENTIVI



(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 02 ott - 'Dopo il rallentamento della crescita nei mesi estivi, a settembre il mercato auto italiano torna a registrare un rialzo significativo (+22,8%). Con l'ingresso, oggi, nel quarto trimestre dell'anno, **Anfia** stima che, nell'intero 2023, il mercato possa raggiungere 1.580.000 immatricolazioni complessive (+20% circa rispetto al 2022)'. Lo afferma Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), sottolineando 'le priorit ' riguardano l'avanzamento del Piano Automotive 2030 insieme a Regioni, sindacati e Stellantis, e la rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni, al fine di renderli piu' efficaci per la diffusione delle tecnologie green'.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 02-10-23 18:35:06 (0607) 5 NNNN

TAG

ITA

Servizi
Pubblicit 
Listino ufficiale

Altri link
Comitato Corporate Governance

 EN


Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Copyright | Privacy | Cookie policy | Credits | Codice di Comportamento

adv

Trasporti, al via 9a edizione del Gis

Lunedì 2 Ottobre 2023, 12:43



Roma, 2 ott. (Adnkronos) - Al via giovedì 5 ottobre la 9ª edizione del Gis, le Giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali, in programma fino al 7 ottobre 2023 a Piacenza Expo. Con oltre 71.000 metri quadri, tra area coperta, scoperta, e tensostrutture temporanee, il Gis 2023 si conferma ancora una volta come il più grande evento europeo interamente dedicato alle nuove proposte e alle innovazioni tecnologiche inerenti al sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali. Impressionanti i numeri di questo Gis, che per quantità di espositori - oltre 430, tra italiani ed esteri in rappresentanza di circa 500 brand ha già ampiamente superato la già trionfale edizione del 2021. A tagliare il nastro della kermesse giovedì mattina alle ore 11, la Sindaca di Piacenza, Katia Tarasconi, Giacomo Ponginibbi, Presidente di Confapi Piacenza, Claudio Bassanetti, Vice Presidente di Confindustria Piacenza, Giuseppe Cavalli, Presidente di Piacenza Expo e Fabio Potestà, Direttore di Mediapoint & Exhibitions, società organizzatrice della fiera.

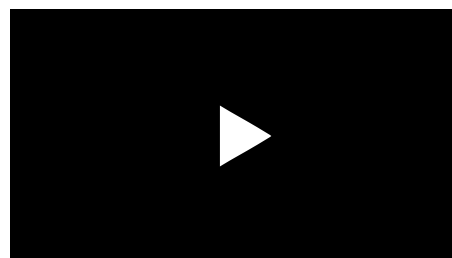
Il Gis è l'unico evento italiano espressamente dedicato agli utilizzatori di gru, piattaforme aeree, sollevatori telescopici, carrelli elevatori, macchine e attrezzature per la movimentazione industriale e portuale, logistica meccanizzata e il trasporto pesante. Innovazione, confronto e sinergia saranno le parole chiave che caratterizzano anche queste Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali.

Questi alcuni numeri della 9ª edizione della mostra-convegno: oltre 430 gli espositori italiani ed esteri confermati, tutti presenti e descritti nelle 292 pagine del Catalogo Espositori GIS 2023, catalogo che sarà poi omaggiato a tutti coloro che faranno accesso alla manifestazione; oltre 71.000 i metri quadri tra area coperta, scoperta e tensostrutture occupati quest'anno dall'esposizione; oltre 50 le organizzazioni di categoria sponsor della fiera tra le quali l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia), la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della

adv

Il Messaggero TV

Salvini: «Litigi infondati, con Giorgia sorridiamo»



Della stessa sezione

Logistica (Confetra), la Federacciai, l'Associazione Nazionale dell'Industria Navalmeccanica (Assonave), l'Associazione Italiana Imprese di Logistica, magazzini generali e Frigoriferi, Terminal Operators Portuali, Interportuali ed Aeroportuali (Assologistica), l'Associazione Nazionale Estrattori Lapidei ed Affini (Anepla), Assoporti, Federbeton e la Fita/Cna, Associazione Nazionale Noleggi Autogru e Trasporti Eccezionali (Anna); 7 i patrocini istituzionali concessi al Gis: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Inail, Anas, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, Regione Emilia Romagna, Regione Liguria, Comune di Piacenza; 7 gli appuntamenti tra convegni, workshop, seminari tecnici e conferenze, organizzati con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore (il programma completo è scaricabile su www.gisexpo.it).

"L'organizzazione del Gis 2023 è stata particolarmente gravosa, anche perché abbiamo fatto di tutto per accontentare le crescenti richieste di spazi espositivi provenienti anche dall'estero", sottolinea Fabio Potestà, organizzatore della fiera "e ciò, occupando tutti gli spazi possibili anche nelle aree limitrofe al quartiere fieristico di Piacenza Expo, ragione per la quale questa 9ª edizione del Gis costituisce certamente la più grande manifestazione fieristica mai organizzata a Piacenza. Poiché la Mediapoint & Exhibitions della quale io sono il direttore d'orchestra, ha sempre cercato di dare un forte carattere innovativo alle sue manifestazioni al fine di incrementarne il flusso di visitatori qualificati provenienti anche dall'estero, per questa edizione del Gis, abbiamo voluto rendere disponibile on-line il catalogo ufficiale due settimane prima della sua data di apertura, inviando il link di questo importante veicolo di consultazione a migliaia di operatori soprattutto esteri, e ciò per dimostrare loro il livello raggiunto dalla nostra manifestazione, un'iniziativa questa che ha fatto lievitare ad oltre 10.000 il numero di pre-registrazioni da parte di moltissime imprese che verranno a visitare la mostra piacentina".

Ma il Gis 2023 intende anche essere un'occasione di festa, di socialità e di premiazioni per tutti i partecipanti: confermate infatti anche per questa 9ª edizione, le tradizionali serate dedicate ai riconoscimenti per le eccellenze della filiera, che si terranno durante l'arco della manifestazione nei padiglioni del Piacenza Expo, come, l'Italplatform-Italian Access Platform Awards (in programma Giovedì 5 Ottobre, dedicato alle macchine e alle attrezzature per i lavori in quota); l'Itala-Italian Terminal and Logistic Awards (che si svolgerà nella tarda mattinata di Venerdì 6 Ottobre e sarà dedicato al terminalismo portuale, intermodale e alla logistica) e l'ILTA-Italian Lifting & Transportation Awards (che si



Festa delle Regioni, Toti (Pres. Liguria): "Qui si fa l'Italia del futuro"



IOTT23 ITALIA DELLE



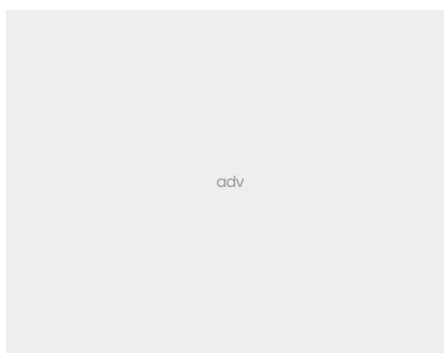
Assassin's Creed, apre al pubblico la mostra a Venezia per celebrare il lancio di "Mirage"



Nobel Medicina a Karikò e Weissman per studi Rna per Covid-19



Sud, Foti: "Se non si sviluppa il mezzogiorno non parte l'Italia"



..MoltoFood



ANTIPASTI

Focaccine alla zucca, la ricetta semplice da farcire come vuoi

di MoodlyFood

terrà nella prima serata di Venerdì 6 Ottobre e sarà dedicato al sollevamento e ai trasporti eccezionali). Eventi che costituiscono anche un importante momento di networking tra i più importanti operatori di questi comparti.

Tornerà inoltre quest anno, dalle 19:45 di Venerdì 6 Ottobre, il Gis By Night, momento di socialità che permetterà a tutti gli espositori del Gis e alla loro clientela più importante di incontrarsi all interno del quartiere fieristico di Piacenza, dove saranno allestiti buffet a tema e intrattenimenti a sorpresa. In occasione di questa nona edizione del Gis, infine, Mediapoint & Exhibitions srl presenterà la nuovissima fiera T3-Truck tyre trailer , manifestazione interamente dedicata a tutti i mezzi di trasporto comprendendo tra questi camion, furgoni, rimorchi la loro componentistica e i relativi pneumatici, in programma dal 17 al 19 Ottobre 2024 (vedasi www.t3-expo.it).



SECONDI

Brasato, la ricetta perfetta per il pranzo della domenica

di Marco Parisi

VEDI TUTTE LE RICETTE

LE PIÙ LETTE



Tiberio Timperi: «Dopo due depressioni posso dirlo, la vita non è in tv. Le donne? Non ho più fiducia»



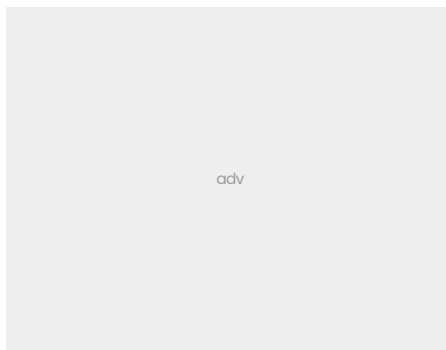
LA STRATEGIA

Pensioni, aumenti subito: anticipato il conguaglio. Nuovi importi in arrivo a novembre, le simulazioni



FROSINONE

Sposi in fuga senza pagare, il ristoratore: «Mi hanno detto di dare 400 euro di mancia ai camerieri» Lui ha altri conti in sospeso a Ferentino La storia



Cerca il tuo immobile all'asta

Regione

Provincia

Fascia di prezzo



● live

minatori bloccano strade per progetto di abbandonare carbone
voto su Hoekstra come nuovo responsabile politica climatica (2)

11:53 Ue, oggi il

Espandi v

➔ Accesso Agenzia
Stampa



salmoiraghi & viganò

Supporta con noi la Fondazione
OneSight EssilorLuxottica per aiutare
tutti a vedere meglio e vivere meglio.



Auto, Vavassori (Anfia): bene elettrificazione, ma più biocarburanti da subito

🕒 2 Ottobre 2023 🗑 (cmr) 📄 Agenzia Stampa

«Dopo l'addio di Timmermans, la presidente Ue Ursula von der Leyen nel suo discorso sullo stato dell'Unione ha riportato al centro del dibattito la competitività europea, un tema abbandonato da troppo tempo. Assistiamo dunque a una sperata razionalità nei processi regolamentari europei e l'accordo sull'Euro 7 va visto in quest'ottica», dichiara Roberto Vavassori, è il nuovo presidente di **Anfia** – l'associazione filiera industria automobilistica che in Italia conta circa 5 mila 500 imprese e 273 mila – in un'intervista a L'Economia, il supplemento economico del quotidiano Il Corriere della Sera.

«(...) C'è stato un lungo lavoro di avvicinamento a posizioni che noi sostenevamo da subito: il regolamento era intempestivo, scritto male e andava emendato. C'è qualche silenzio rumoroso, come quello della Germania, ma si tratta di un percorso molto delicato: il Parlamento dovrà esprimersi, quindi ci appelliamo ai nostri europarlamentari perché abbiano una visione coerente di una Europa competitiva. Sarebbe sbagliatissimo o dannoso dire che ha vinto il fronte dell'elettrico o del

2 Ottobre 2023

Taxi, Bittarelli (presidente 3570 e Unione Radiotaxi d'Italia): sì a 300 nuove licenze a Roma e Milano

2 Ottobre 2023

Auto, Vavassori (Anfia): bene elettrificazione, ma più biocarburanti da subito (3)

2 Ottobre 2023

Auto, Vavassori (Anfia): bene elettrificazione, ma più biocarburanti da subito (2)

2 Ottobre 2023

Auto, Vavassori (Anfia): bene elettrificazione, ma più biocarburanti da subito

2 Ottobre 2023

Bulgaria, minatori bloccano strade per progetto di abbandonare carbone

2 Ottobre 2023

Ue, oggi il voto su Hoekstra come nuovo responsabile politica climatica (2)

2 Ottobre 2023

Ue, oggi il voto su Hoekstra come nuovo responsabile politica climatica

2 Ottobre 2023

Rinnovabili, SolarPower Europe: dazi su importazioni strategia perdente (2)

2 Ottobre 2023

diesel. Si deve pensare al Pil, a chi lavora per la decarbonizzazione e cerca una strada condivisa», aggiunge Vavassori.

(Energia Oltre – cmr)

Anfia auto Vavassori

(cmr)

• live

12:11 Taxi, Bittarelli (presidente 3570 e Unione Radiotaxi d'Italia): sì a 300 nuove licenze a Roma e Milano

12:10 Auto, Vavassori (Anfia): bene elettrificazione, ma più biocarburanti da

Rinnovabili, SolarPower Europe: dazi su importazioni strategia perdente

2 Ottobre 2023

Uzbekistan: aperta a Tashkent Uzbekistan-China Green Energy House (2)

2 Ottobre 2023

Uzbekistan: aperta a Tashkent Uzbekistan-China Green Energy House

2 Ottobre 2023

Mobilità, Areté: Nove italiani su dieci sono soddisfatti dell'auto elettrica

1 2 3 4 ... 4.293 >

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome

E-mail

Accettazione GDPR *

☐ Confermo di aver preso visione della privacy policy di Innovative Publishing e accetto il trattamento dei dati come ivi descritto

ISCRIVITI ORA

Rispettiamo la tua privacy, non ti invieremo SPAM e non passiamo la tua email a Terzi

EnergiaOltre

Fatti, numeri e scenari sull'energia

Direttore responsabile:
Michele Guerriero

Editore:
Innovative Publishing srl – IP srl
www.innovativepublishing.it
Via Po, 16/B
00198 Roma

Redazione:

Via Po, 16/B
00198 Roma

info@energiaoltre.it

Ufficio di corrispondenza est Europa,
Berlino Bülowstr. 66 10783 Berlin

Registrazione Tribunale di Roma

n . 199/2017 del 21.12.2017
ROC n. 26146

Energia Oltre è un progetto editoriale di

 innovative publishing

Fanno parte del nostro network editoriale:

Chi sta vincendo la guerra delle auto tra Europa e Cina | L'Espresso

Concorrenza

Chi sta vincendo la guerra delle auto tra Europa e Cina
La quota di veicoli del colosso asiatico importati nel nostro Continente aumenta, soprattutto quando si parla di vetture elettriche, e ora Bruxelles indaga sugli aiuti statali e potrebbe alzare i dazi. Ma i produttori non sono tutti d'accordo

di Tommaso Carboni,

2 ottobre 2023

COMMENTA Coming soon

C'è un numero che fa impressione e dà l'idea dello smottamento in arrivo. Fra sei anni, dice uno studio della banca Ubs, il 20% delle auto immatricolate in Europa potrebbe essere prodotto in Cina. Una macchina su cinque. E sarà un'invasione completamente elettrica. Le importazioni oggi sono ancora piccole, ma crescono in fretta, ed è questo che sta togliendo il sonno ai legislatori di Bruxelles. Le vendite in Europa sono triplicate negli ultimi due anni. Che cosa c'è dietro? Forse pratiche di commercio sleali?



La Commissione Europea ha aperto un'inchiesta. L'obiettivo, spiega Ursula von der Leyen, è capire se i prezzi cinesi sono tenuti bassi grazie a sussidi statali talmente eccessivi da falsare il mercato. I produttori che verranno ritenuti colpevoli potrebbero essere puniti con tariffe molto superiori al 10% attualmente applicato alle importazioni di auto cinesi. Ma sarebbe un errore pensare che la minaccia è solo una questione di prezzo. All'ultima fiera automobilistica in Germania, che si tiene ogni due anni a Monaco, i veicoli elettrici cinesi non sfiguravano affatto in mezzo alle case europee. Qualità ottima, design gradevole. Poi, ovvio, è anche un problema di prezzo. Ad esempio, sempre secondo calcoli di Ubs, la berlina Seal del produttore di Shenzhen Byd, un'elettrica di fascia media, gode di un vantaggio di costo del 25% sulle rivali europee. Dunque la Commissione Europea fa bene a indagare e forse troverà pure qualche scorrettezza.

È indubbio che i produttori cinesi abbiano goduto di agevolazioni statali, come prestiti a basso costo. Ma il loro vantaggio è anche il risultato di politiche industriali lungimiranti. Il governo fissa degli obiettivi - che possono essere di produzione e di esportazione - poi concede sussidi alle società più efficienti. «C'è il bastone di una regolamentazione competitiva e la carota dei sussidi. Oggi invece l'Europa esprime leggi penalizzanti, chi regola a Bruxelles è lontano dall'industria», afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica italiana. «In ogni caso, alzare un ponte levatoio non è una buona soluzione. L'unica ricetta è investire fortemente in tecnologia europea per colmare il gap tecnologico». Quindi niente muri, anche perché il mercato cinese è uno sbocco fondamentale per i produttori di auto tedeschi e a cascata per l'indotto italiano della componentistica. A un aumento eccessivo dei dazi i cinesi potrebbero reagire con rappresaglie, scatenando una guerra commerciale. Detto ciò, è giusto misurarsi in condizioni di parità. Questo significa, spiega Vavassori, che l'Europa dovrebbe almeno pareggiare i livelli di dazi con i nostri rivali. Oggi non è così. L'export europeo di macchine in Cina è soggetto a un dazio tra il 15 e il 25 per cento. L'Europa risponde con una tassa molto più blanda: 10 per cento. «Va cambiata. La parità è la base di un commercio sano». E questo a prescindere dalle eventuali pratiche sleali cinesi che potrebbero venir fuori dall'indagine di Bruxelles.

Gli americani hanno adottato un approccio molto più protezionista, lo stesso che usarono contro le auto giapponesi. Trump ha messo una tariffa del 27,5 per cento. Biden ha aggiunto un pacchetto da 370 miliardi di dollari per l'energia verde, riempito di sussidi da spendere in dieci anni in auto e batterie prodotte negli Stati Uniti. I soldi, in teoria, non mancherebbero nemmeno in Europa: costruttori di auto, società di componentistica e governi hanno programmato investimenti per centinaia di miliardi in pochi anni. «Ma è necessaria una politica industriale intelligente», dice Vavassori. Alcune decisioni di Bruxelles, invece, hanno suscitato parecchie perplessità. Le case automobilistiche europee - dicono i critici - verrebbero esposte a una concorrenza eccessiva, in un momento in cui non hanno un vantaggio competitivo sui rivali nei motori elettrici. Così il mercato europeo è diventato molto appetibile per i

produttori cinesi. Non solo per i dazi bassi. L'interesse è molto alto anche perché l'Europa ha deciso di vietare la vendita di auto nuove con motore a combustione a partire dal 2035, pur con una deroga - strappata dalla Germania - per i veicoli a carburanti sintetici a base di idrogeno. La scelta europea è fatta per accelerare la transizione verde e gli acquisti di macchine elettriche. Il problema è che così si lasciano praterie ai veicoli costruiti in Cina.

Certo, la concorrenza cinese potrebbe avere anche degli aspetti positivi. Un vantaggio per consumatori: macchine di qualità, a prezzi competitivi. Conviene anche all'ambiente perché le auto elettriche inquinano meno. Ed è un pungolo per i produttori europei, costretti - per quanto possibile - a tagliare i costi, innovando e migliorando l'efficienza. Ma non è una sfida semplice. La Cina nel 2023 è diventata il più grande esportatore di auto nel mondo, dopo aver superato il Giappone. Negli ultimi dieci anni ha investito moltissimo in auto a batteria e tecnologie rinnovabili, ottenendo vantaggi competitivi in quasi tutti gli aspetti della catena del valore delle macchine elettriche. La Cina controlla il 60% della produzione globale di batterie. Quest'anno le auto cinesi completamente elettriche hanno rappresentato quasi l'8% delle vendite in Europa di questo tipo di veicoli. Una quota cresciuta in fretta e destinata a espandersi ancora. Ma non tutti sono preoccupati allo stesso modo. Marchi francesi come Renault temono di più la concorrenza nel mercato della auto di massa. Vedono di buon occhio l'indagine della Commissione Europea e un eventuale aumento dei dazi. Le case tedesche forse sono più perplesse. Credono che le auto cinesi non spodesteranno auto di lusso come Mercedes e BMW, con o senza sovvenzioni. Temono invece che Pechino reagisca male all'inchiesta europea mettendo a rischio i loro profitti.

2 ottobre 2023



Panorama | Economia | Vendite auto in ripresa ma il parco circolante è sempre più vecchio



ECONOMIA02 October 2023

Vendite auto in ripresa ma il parco circolante è sempre più vecchio

Segnali positivi nelle vendite ma globalmente nel paese si fa ancora tanta fatica a cambiare le auto vecchie per modelli più moderni

Guido Fontanelli

La notizia in apparenza è buona: in settembre sono state immatricolate in Italia 136.283 **autovetture** con un balzo del 22,78 per cento rispetto allo stesso mese del 2022. Grazie a questa ripresa le immatricolazioni nel periodo gennaio-settembre hanno toccato quota 1.176.882 con una crescita del 20,57 per cento sullo stesso periodo del 2022. Questi numeri non devono però trarre in inganno, sottolinea il Centro studi Promotor, perché il mercato non ha recuperato i livelli ante-crisi: rispetto al 2019, il consuntivo dei primi nove mesi di quest'anno è ancora sotto del 19,8 per cento.

«Il ritorno alla normalità del mercato dell'auto è ancora ostacolato dalle ripercussioni della pandemia e della guerra in Ucraina ed, in particolare, dai forti incrementi dei prezzi delle auto e dal permanere di carenza di auto da consegnare rispondenti alle richieste di una parte importante del pubblico» spiegano al Centro studi. D'altra parte, va anche segnalato che il volume di immatricolazioni ottenuto in settembre e nel periodo gennaio-settembre è dovuto in misura non trascurabile alle autoimmatricolazioni, cioè alle immatricolazioni ai concessionari di auto nuove da destinare al mercato dell'usato con chilometri zero per essere vendute al cliente finale nei mesi successivi all'immatricolazione. In particolare, le autoimmatricolazioni in settembre sono state 17.200, mentre nel periodo gennaio-agosto sono state 99.286. E' dunque del tutto evidente che il quadro del mercato italiano dell'auto è tutt'altro che rassicurante.

Se le immatricolazioni mantenessero fino alla fine dell'anno il tasso di crescita dei primi nove mesi si raggiungerebbe quota 1.587.943. Un livello decisamente lontano dai due milioni di immatricolazioni che sarebbero necessarie per contenere l'invecchiamento del parco circolante. E qui tocchiamo un altro tasto doloroso: Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor sostiene che dal 2021 stanno calando le rottamazioni di autovetture usate. «È un fenomeno legato probabilmente alle carenze nell'offerta di una parte delle auto nuove richieste dal mercato, carenze che, da un lato, inducono a rinviare la sostituzione delle auto già in esercizio e, dall'altro, determinano un aumento della domanda di auto usate anche per vetture che in tempi normali venivano rottamate. La conseguenza di questa situazione è che il parco circolante sta crescendo. Nel 2022 ha superato ampiamente la soglia dei 40 milioni (per l'esattezza 40.213.061 autovetture) e nel 2023 continua a crescere. In sintesi in

I PIÙ LETTI

DAL MONDO

In Cina spariscono ministri e comandanti militari mentre Evergrande crolla

NEWS

Gli ultimi sondaggi: le intenzioni di voto

COLLEZIONI

L'eleganza pungente del safari di Saint Laurent

LIVE

Migranti: espulsione anche per chi mente sull'età

NEWS

Cosa sappiamo della «grande scossa» ai Campi Flegrei

Italia abbiamo sempre più auto e sempre più vecchie con tutto quello che ne consegue per l'ambiente e per la sicurezza».

Dalle analisi del Centri studi emerge infatti che nel giugno scorso per ogni 100 auto nuove vendute ne sono state ritirate 54 usate, numero inferiore alle 56 di un anno fa e alle 59 del giugno 2020. E per ogni 100 auto usate vendute, ne sono state ritirate altre 25 ancora più usate (erano 30 nel 2020). Solo il 9,7 per cento delle auto ritirate sono state rottamate, una percentuale nettamente più bassa rispetto al 15 per cento circa del giugno 2022 e 2021. In sintesi: il parco circolante italiano è sempre più vecchio. Secondo i dati dell'Anfia, a fine dicembre 2021 il 59 per cento delle vetture che circolavano sulle strade italiane aveva più di 10 anni. Un dato preoccupante e in crescita.

TUTTE LE NEWS DELL'ECONOMIA

LEGGI ANCHE

- [Sull'auto elettrica la scure della legge Usa contro il lavoro forzato >](#)

©Riproduzione Riservata

AUTO ELETTRICA



Iscriviti alla Newsletter

Leggi la Digital Edition

Vai allo shop



HOME NEWS TRUCK LOGISTICA EVENTI FORMAZIONE MERCATO OFFICINA AFTERMARKET CONGRESS



Accedi

Home News Attualità

Attualità

ONE DAY TRUCK & LOGISTICS 2023: tutti i volti della transizione

2 Ottobre 2023



La transizione energetica in atto nel mondo dei veicoli industriali e commerciali tocca tutta la filiera estesa del settore, ponendo interrogativi e indicando percorsi che richiedono un cambiamento radicale di cultura, attività e processi. Se ne è discusso a Bologna, di fronte a oltre 400 operatori, il 19 e 20 settembre scorsi, in occasione della 9a edizione di One Day Truck&Logistics

di Redazione Parts TRUCK

Sugli effetti del cambiamento e della transizione energetica ci si è interrogati in occasione di **One Day Truck&Logistics 2023**, l'evento nazionale unico nella sua formula, che dà voce

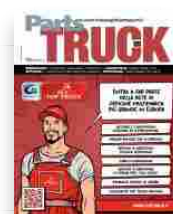
**PARTS**DISTRIBUZIONE
AFTERMARKET
PERIODICITA': 11 NUMERI
ALL'ANNO PER L'ITALIA

Leggi la Digital Edition

**Parts In Officina**

6 numeri all'anno

Leggi la Digital Edition

**PARTS TRUCK**

6 numeri all'anno

Leggi la Digital Edition

CONSIGLIATO



ai **protagonisti della filiera estesa del truck**, dai componentisti al post vendita ricambi e service, dai costruttori agli allestitori, dalle società di servizi alle flotte.

La manifestazione organizzata dalla testata Parts TRUCK, edita dal Gruppo DBInformation, e **FIAP – Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali**, ha visto darsi appuntamento nella prestigiosa cornice del Savoia Regency Hotel a Bologna **oltre 400 operatori** del mondo truck per un importante momento di confronto che ha avuto come tema **“In viaggio verso il cambiamento: una filiera in transizione”**.

Una continuazione ideale del percorso iniziato nel 2022, ha ricordato in apertura del convegno del 20 settembre Maria Ranieri, Direttore Area automotive DBInformation, “che prosegue ora analizzando lo stato dell’arte della filiera nell’ambito della transizione energetica”.

Maria Ranieri, commentando i positivi risultati dell’evento di quest’anno ha dichiarato: “Siamo davvero molto soddisfatti di questa 9ª edizione di One Day Truck&Logistics, forse la migliore di sempre, sia per i temi affrontati e il ritmo che ha caratterizzato la due giorni sia per il business network che si è sviluppato. È quindi doveroso un grazie a tutti coloro che hanno reso possibile questo successo, dai relatori, alle aziende che hanno offerto la loro preziosa testimonianza nelle tavole rotonde, alle associazioni di filiera costantemente al fianco dell’evento, agli sponsor che continuano, in misura sempre crescente, a supportare One Day Truck&Logistics, agli oltre 400 partecipanti che hanno scelto di investire una parte del loro tempo in questa manifestazione”.

A tu per tu con l’aftermarket

L’edizione 2023 di One Day Truck&Logistics ha visto una importante innovazione nella formula dell’evento, nel tardo pomeriggio del 19 settembre, con l’**“AperiTruck – 60 minuti con la Distribuzione Aftermarket”**. Un momento di confronto dedicato ai protagonisti del post-vendita ma che ha visto anche la partecipazione di flotte dell’autotrasporto.

“La presenza così numerosa di operatori del post vendita è una conferma del fatto che all’interno di One Day Truck&Logistics fosse imprescindibile prevedere un momento interamente dedicato alla distribuzione ricambi e al service truck – ha commentato Maria Ranieri, aprendo l’incontro, e ha aggiunto – Per questo abbiamo pensato a una formula agile che riservi il massimo tempo di quest’ora a voi e alle vostre voci”.

Tre i macro temi in discussione: **concentrazioni d’azienda, la nuova normativa sui contratti di noleggio e l’evoluzione dei contratti di manutenzione sui truck**, affrontati con l’ausilio di due esperti del settore: Marc Aguetaz, Country Manager di GiPA Italia e Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di **ANFIA-Aftermarket**.

“Sul fronte delle flotte oggi assistiamo a una **riduzione del numero degli operatori e a una crescita del numero dei veicoli in circolazione** – ha affermato Aguetaz – Per quanto riguarda la concentrazione di aziende di distribuzione, oggi esistono in Italia circa **ottanta realtà distributive impegnate nel settore truck**”.

A proposito della **nuova normativa sui contratti di noleggio** di veicoli industriali e delle possibili conseguenze sul mondo dell’assistenza, Alessio Sitran ha parlato di “cantieri aperti che apportano caratteri di novità ma anche di complessità aprendo **possibili nuovi scenari anche per quanto riguarda l’assistenza**”.

Marc Aguetaz, a proposito di contratti di manutenzione e riparazione, ha sottolineato come ci sia una “forte spinta dei costruttori verso la vendita dei veicoli nuovi con un contratto **M&R che oggi vale circa il 70% dei mezzi di nuova immatricolazione con vita fino a 5 anni**”.

Il dibattito che ha fatto seguito all’AperiTruck ha fatto emergere anche un problema che interessa trasversalmente tutta la filiera, quello della **mancanza di giovani addetti per i magazzini e per le officine**, un’assenza motivata non dalla mancanza di percorsi formativi

Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

TAG

#ricambi 616

#aftermarket 372

#officine 225

#filtri 149

#truck 141

#lubrificanti 136

né dall'assenza di fondi statali e regionali, ma molto spesso dalle famiglie che per prime non stimolano i propri figli verso le professioni tecniche e d'officina.

Nella giornata del 20 settembre si è aperto il convegno One Day Truck&Logistics 2023 "In viaggio verso il cambiamento: una filiera in transizione".

Scegliere tra Scudi e Spade

Il primo intervento di scenario è stato affidato a **Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company**. *"L'industria (e chi la muove) naviga controvento"* l'argomento trattato, che ha posto l'accento su *"Le sfide, le opportunità e le manovre del mondo Truck per un approdo sicuro"*.

Oggi i trend geo-politici stanno avendo un forte impatto sul settore industriale ed è fondamentale investire nella Ricerca per sviluppare nuovi prodotti più in fretta e far fronte alla mancanza di talenti e competenze – ha esordito Di Loreto – In questo scenario gli attori del mondo Truck si trovano a gestire sfide nuove e sempre più complesse, su tutte, un processo di elettrificazione difficile e dagli esiti incerti, con l'Europa che insegue invece di condurre. La sfida più grande è la decarbonizzazione che può tuttavia diventare una opportunità per crearsi un posizionamento distintivo. Ma agire da soli non basta più. Serve maggiore connessione con le filiere, l'alternativa è l'isolamento".

Di Loreto ha poi introdotto i concetti di Scudi e di Spade: "Nella battaglia per la decarbonizzazione i Truck Maker devono decidere su quali temi limitarsi a restare in partita (Scudi), e su quali invece andare in attacco (Spade)".

Gli Scudi sono rappresentati dalle "aree rilevanti per tutti gli stakeholder, nelle quali ottenere benefici / vantaggi competitivi", mentre le Spade sono "aree in cui coinvolgere proattivamente clienti e dipendenti, attuali e prospettici, sviluppando strategie comunicative ed offerte realmente distintive come parte della propria value proposition".

Parco, aftermarket e officine tra novità e conferme

A seguire è stata la volta di **Marc Aguetz, Country Manager di GiPA Italia**, che ha fornito una fotografia aggiornata del mondo truck in Italia dal titolo: *"I numeri della filiera: 14 marce e 8 retromarce"*.

"L'universo delle aziende di autotrasporto continua a contrarsi lentamente (900 unità in meno rispetto al 2019) e in valore assoluto calano di più i padroncini ma in percentuale la diminuzione è più marcata per le flotte con officina. – ha spiegato Aguetz – Per quanto riguarda il parco veicolare diminuisce soprattutto la quota dei veicoli di minore massa totale a terra, passata dal 18% all'8% nel periodo 2013/2021. I contratti di M&R coprono il 30% dei truck > 3,5 tonnellate in circolazione ed è in aumento, mentre quasi i 2/3 di questi contratti sono concentrati sul parco fino a 5 anni di età. L'evoluzione degli ingressi in officina vede un crescente numero di ingressi per veicolo. Per quanto riguarda i ricambi gli OES costituiscono circa il 76% degli acquisti per i truck di 0-7 anni, che pesano però solo il 36% del parco. Tra gli altri ricambi, la prima scelta si concentra sui ricambi IAM di primo impianto".

Logistica 4.0: da un approccio individuale a una visione di sistema

Ad aprire il pomeriggio l'intervento di **Damiano Frosi, Direttore dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet", Politecnico di Milano** sul tema *"Transizione tecnologica della logistica: dal supporto alla trasformazione dei processi"*. "La logistica vale molto, in termini di valore economico e crescita nel tempo, anche se si trova in questi ultimi anni ad operare in un contesto non semplice, con rapidi mutamenti – ha sottolineato Frosi nel suo intervento – e in questo contesto, la logistica si è affermata in tutta la sua strategicità per il Paese e per il business, ma si trova ad affrontare importanti sfide e opportunità: sostenibilità, innovazione, domanda e canali che cambiano repentinamente. La necessità in particolare di lavorare per un futuro sostenibile (a 360 gradi) sta facendo vivere alla logistica una importante transizione che è prima di tutto tecnologica/digitale, ma strettamente connessa

alla sostenibilità”.

“Il successo della trasformazione dipende quindi dalla capacità di integrazione, collaborazione e sviluppo di una strategia organica sempre più human-centric – ha poi concluso il suo intervento Damiano Frosi – In sintesi, quindi, anche nella logistica occorre passare da un approccio individuale a una visione di sistema”.

Le tavole rotonde dalle imprese per le imprese

Tra i momenti qualificanti del convegno, le due tavole rotonde che hanno animato sia la mattinata sia la ripresa pomeridiana dei lavori, dedicate ai rapporti tra tecnologia, sostenibilità e transizione.

La prima dal titolo **“Tecnologia e transizione”** ha perseguito l’obiettivo di condividere esperienze e peculiarità di alcune aziende per essere di stimolo per la filiera. A cimentarsi in questo non facile compito sono stati **Lorenzo Boghich, Amministratore Delegato Ford Trucks Italia** che ha parlato di *Evoluzione e futuro del motore endotermico durante la transizione*, seguito da **Valerio Vanacore, Responsabile Trazioni Alternative IVECO Mercato Italia**, che ha fatto il punto sullo *Stato dell’arte e sviluppo dei bio-carburanti*, mentre di *La filtrazione ai tempi dell’idrogeno* ha raccontato **Irene Carraro, Group Aftermarket Marketing Manager UFI Filters**. Una visione a più ampio raggio sulla transizione è stata affrontata da **Giovanni Dattoli, Managing Director VOLVO Trucks Italia** nel suo intervento su *La transizione energetica per Volvo Trucks*. Infine, il mondo della manutenzione e riparazione e l’evolversi della domanda di nuovi servizi sono stati affrontati da **Stefano Baruzzi, Operating Manager Truck Company Group** che ha parlato di *Come cambia la manutenzione dei mezzi da reattiva a predittiva e con l’aumentare dei veicoli elettrici. Come si evolvono i servizi*.

Nel pomeriggio si è invece tenuta la tavola rotonda **“Imprese tra sostenibilità e transizione”** il cui obiettivo è stato quello di mettere in evidenza esempi concreti e best practice sulla transizione come opportunità di cambiamento e di crescita per le aziende della filiera. Alla domanda su come le aziende della filiera truck debbano approcciare il bilancio di sostenibilità e quali sono le normative in materia, ha risposto l’intervento su *Logistica e responsabilità sociale: le nuove direttive europee per la sostenibilità* tenuto da **Daniele La Regina, Sustainability Services, Vice President DEKRA Italia Group**, mentre sull’importanza della raccolta e l’analisi dei dati provenienti dai veicoli ha parlato **Daniel Dusatti, Direttore Vendite Veicoli Scania Italia** a proposito di *Come il Costruttore SCANIA organizza la raccolta, l’analisi e l’utilizzo dei dati prodotti dai veicoli su strada*. Oggi però sempre di più diventa importante la digitalizzazione non solo sui trasporti ma su tutta la catena logistica come ha spiegato **Luca Bordin, Business Developer LEVIA**, a proposito di *Il contributo della digitalizzazione nell’operatività della Supply Chain*. Sistemi di IT e digitalizzazione che sono alla base anche dei successi non solo italiani di un operatore europeo della distribuzione ricambi truck come ha raccontato **Francesco D’Alessandro, CEO SKUBA Italia** nel suo intervento dal titolo *Un distributore di ricambi in aftermarket che ha scelto la capillarità e la sostenibilità puntando sulla nuova generazione*.

La posizione delle associazioni

Alla fine dei lavori mattutini altra novità di questa 9ª edizione di One Day Truck&Logistics è stata una tavola rotonda interamente dedicata alle Associazioni che rappresentano le diverse anime della filiera, dal titolo **“Una filiera in transizione. Le posizioni delle Associazioni”**.

Al momento di confronto hanno aderito l’ADIRA, con **Piergiorgio Beccari, Presidente ADIRA**, l’ANFIA, rappresentata da **Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA-Aftermarket**, FEDERAUTO, con **Massimo Artusi, Vice presidente FEDERAUTO con delega a truck & van**, FIAP, con **Sonia Primiceri, Vice Presidente FIAP** e UNRAE, **Paolo A. Starace, Presidente UNRAE sezione Truck**.

A tutti la stessa domanda: cosa stanno facendo le Associazioni per sostenere le aziende della filiera e come stanno interloquendo con il governo per sostenere la transizione?

Per Paolo Starace “esistono due livelli di interlocuzione: uno verticale che, nel caso di UNRAE, riguarda gli enti che si occupano di problematiche specifiche del settore dei truck makers sia a livello italiano sia in sede UE e uno orizzontale, che riguarda i rapporti tra le varie associazioni. Su questi in particolare, ritengo che vadano sempre più evidenziati e messi in primo piano le cose che ci uniscono di quelle che ci dividono”.

Concorda Alessio Sitran che, per quanto riguarda ANFIA, che è l'associazione di filiera della componentistica, “si senta la necessità di una politica industriale che deve fare i conti con la transizione energetica e con una nuova mobilità”.

Massimo Artusi, Federauto, ha messo l'accento sugli incentivi per il rinnovo del parco che “rimane uno dei più vecchi d'Europa. In proposito d'intesa con i Costruttori e le associazioni dell'Autotrasporto abbiamo presentato al governo un piano per favorire il ricambio del parco e la mobilità del futuro”.

“Noi che viviamo di trasporto sappiamo benissimo quanto sia importante programmare bene un viaggio – ha detto Sonia Primiceri di FIAP – così oggi abbiamo bisogno di certezze”.

Piergiorgio Beccari, ADIRA, ha detto “L' automotive è da sempre un settore in transizione, quello che serve oggi in particolare è far conoscere cos'è la transizione per farla propria, contribuendo a un cambiamento culturale non facile ma che deve vedere le associazioni in prima fila”.

In chiusura della tavola rotonda, **Alessandro Peron, Segretario generale di FIAP**, ha lanciato la proposta di “un vero e proprio Patto di filiera, siglato dalle più importanti associazioni, che faccia comprendere al Governo, nonostante il difficile momento economico attuale, l'importanza di un comparto come quello del Trasporto e della Logistica che, con tutta la sua filiera, conta il 10% del PIL italiano, ben 180 miliardi di fatturato e occupa oltre 1,5 milioni di lavoratori”.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



HOME

CRONACA PIACENZA

SPORT

EVENTI A PIACENZA

ATTUALITÀ

ECONOMIA

POLITICA

METEO E WEBCAM

ULTIMA ORA > [2 Ottobre 2023] Punti di vista: "Finalmente intensità e cattiveria". L'analisi di Amorini dopo

CERCA ...

LA TUA PUBBLICITÀ QUI

Per la tua pubblicità

INVIA SEGNALAZIONI

Radio Sound Piacenza 24
WhatsApp 333 7575246 – Invia

Messenger Radio Sound – Piacenza24

LE PIÙ CHIACCHIERATE A PIACENZA



Tragica carambola
sull'autostrada A1 a
Fiorenzuola, un morto e un ferito grave:
coinvolti due tir e un bus



Defibrillatore strumento di vita,
a Palazzo Gotico salvati e
salvatori: "Cosa vorrei dire a chi mi ha
soccorso? Lo abbraccerei"...



Presunto illecito, inchiesta
della Procura di Piacenza su
nove agenti delle volanti



Conviveva col fratello positivo
al Covid ma venne sorpresa a
Malpensa, donna a processo per aver
violato la quarantena



Caravaggio - Piacenza 1-4, tris
di Recino e tre punti d'oro.
Maccarone: "I ragazzi hanno
fatto una grande partita" -...

PODCAST RADIO SOUND

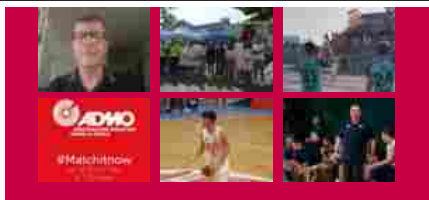
HOME > NOTIZIE > EVENTI A PIACENZA > Gis 2023 a Piacenza Expo dal 5 al 7 ottobre le giornate italiane del sollevamento

Gis 2023 a Piacenza Expo dal 5 al 7 ottobre le giornate italiane del sollevamento

🕒 2 Ottobre 2023 👤 Redazione MC ➡️ Eventi a Piacenza



Gis 2023 a Piacenza Expo dal 5 al 7 ottobre. Al via giovedì 5 ottobre la 9ª edizione delle GIORNATE ITALIANE DEL SOLLEVAMENTO E DEI TRASPORTI ECCEZIONALI. Con oltre 71.000 metri quadri, tra area coperta, scoperta, e tensostrutture temporanee, l'importante appuntamento si conferma ancora una volta come il più grande evento europeo interamente dedicato alle nuove proposte e alle innovazioni tecnologiche inerenti al sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali. Impressionanti i numeri di questo GIS, che per quantità di espositori – oltre 430, tra italiani ed esteri in rappresentanza di circa 500 “brand” – ha già ampiamente superato la già trionfale edizione del 2021.



ULTIMA ORA PIACENZA



Gis 2023 a Piacenza Expo dal 5 al 7 ottobre le giornate italiane del sollevamento

CALCIO



Caravaggio - Piacenza 1-4, tris di Recino e tre punti d'oro. Maccarone: "I ragazzi hanno fatto una grande partita" - AUDIO



Caravaggio - Piacenza, serve una vittoria dopo i due stop consecutivi, ma attenti a Marrazzo!

BASKET



Serie A2 - Ottimo esordio per l'Assigeco Piacenza, Rimini al tappeto 86-78

ALTRI SPORT



Rugby - Il programma del weekend dei Lyons: riposa la Serie A, in campo tutti gli altri

Taglio del nastro

A tagliare il nastro della kermesse giovedì mattina alle ore 11, la Sindaca di Piacenza, KATIA TARASCONI, GIACOMO PONGINIBBI, Presidente di Confapi Piacenza, CLAUDIO BASSANETTI, Vice Presidente di Confindustria Piacenza, GIUSEPPE CAVALLI, Presidente di Piacenza Expo e FABIO POTEStÀ, Direttore di MEDIAPOINT & EXHIBITIONS, società organizzatrice della fiera.

Il GIS è l'unico evento italiano espressamente dedicato agli utilizzatori di gru, piattaforme aeree, sollevatori telescopici, carrelli elevatori, macchine e attrezzature per la movimentazione industriale e portuale, logistica meccanizzata e il trasporto pesante. Innovazione, confronto e sinergia saranno le parole chiave che caratterizzano anche queste Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali.

Questi alcuni numeri della 9ª edizione della mostra-convegno

– oltre 430 gli espositori italiani ed esteri confermati, tutti presenti e descritti nelle 292 pagine del **Catalogo Espositori GIS 2023**, catalogo che sarà poi omaggiato a tutti coloro che faranno accesso alla manifestazione.

– oltre 71.000 i metri quadri tra area coperta, scoperta e tensostrutture occupati quest'anno dall'esposizione.

– oltre 50 le organizzazioni di categoria sponsor della fiera tra le quali l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia), la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (CONFETRA), la Federacciai, l'Associazione Nazionale dell'Industria Navalmeccanica (Assonave), l'Associazione Italiana Imprese di Logistica, magazzini generali e Frigoriferi, Terminal Operators Portuali, Interportuali ed Aeroportuali (Assologistica), l'Associazione Nazionale Estrattori Lapidei ed Affini (Anepla), Assoport, Federbeton e la FITA/CNA, Associazione Nazionale Noleggi Autogru e TrasportiEccezionali (ANNA).

– 7 i patrocini istituzionali concessi al GIS: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Inail, Anas, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, Regione Emilia Romagna, Regione Liguria, Comune di Piacenza.

– 7 gli appuntamenti tra convegni, workshop, seminari tecnici e conferenze, organizzati con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che

aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore (il programma completo è scaricabile su www.gisexpo.it).

«L'organizzazione del GIS 2023 è stata particolarmente gravosa, anche perché abbiamo fatto di tutto per accontentare le crescenti richieste di spazi espositivi provenienti anche dall'estero» sottolinea Fabio Potestà, organizzatore della fiera «e ciò, occupando tutti gli spazi possibili anche nelle aree limitrofe al quartiere fieristico di Piacenza Expo, ragione per la quale questa 9ª edizione del GIS costituisce certamente la più grande manifestazione fieristica mai organizzata a Piacenza. Poiché la Mediapoint & Exhibitions della quale io sono il "direttore d'orchestra", ha sempre cercato di dare un forte carattere innovativo alle sue manifestazioni al fine di incrementarne il flusso di visitatori qualificati provenienti anche dall'estero, per questa edizione del GIS, abbiamo voluto rendere disponibile on-line il catalogo ufficiale due settimane prima della sua data di apertura, inviando il link di questo importante veicolo di consultazione a migliaia di operatori soprattutto esteri, e ciò per dimostrare loro il livello raggiunto dalla nostra manifestazione, un'iniziativa questa che ha fatto lievitare ad oltre 10.000 il numero di pre-registrazioni da parte di moltissime imprese che verranno a visitare la mostra piacentina».

Ma il GIS 2023 intende anche essere un'occasione di festa, di socialità e di premiazioni per tutti i partecipanti: confermate infatti anche per questa 9ª edizione, le tradizionali serate dedicate ai riconoscimenti per le eccellenze della filiera, che si terranno durante l'arco della manifestazione nei padiglioni del Piacenza Expo, come, l'ITALPLATFORM-Italian Access Platform Awards (in programma Giovedì 5 Ottobre, dedicato alle macchine e alle attrezzature per i lavori in quota); l'ITALA-Italian Terminal and Logistic Awards (che si svolgerà nella tarda mattinata di Venerdì 6 Ottobre e sarà dedicato al terminalismo portuale, intermodale e alla logistica) e l'ILTA-Italian Lifting & Transportation Awards (che si terrà nella prima serata di Venerdì 6 Ottobre e sarà dedicato al sollevamento e ai trasporti eccezionali). Eventi che costituiscono anche un importante momento di networking tra i più importanti operatori di questi comparti.

Tornerà inoltre quest'anno, dalle 19:45 di Venerdì 6 Ottobre, il GIS BY NIGHT, momento di socialità che permetterà a tutti gli espositori del GIS e alla loro clientela più importante di incontrarsi all'interno del quartiere fieristico di Piacenza, dove saranno allestiti buffet a tema e intrattenimenti a sorpresa.

press,commtech.

the leading company in local digital advertising

anso



ECONOMIA E LAVORO



Un Gis da record con 500 espositori: Pc Expo si fa più grande per ospitare le gru

di Redazione - 02 Ottobre 2023 - 10:54

Commenta Stampa Invia notizia 3 min

Più informazioni su

giornate del sollevamento gis piacenza expo fabio potestà piacenza



E' un'edizione da record per le **Giornate del sollevamento** a Piacenza Expo in programma dal 5 al 7 ottobre, con una superficie occupata da gru e macchinari senza precedenti. Le Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali sono giunte ormai alla nona edizione e non smettono di crescere, a testimonianza di una grande dinamicità del settore.

Durante i tre giorni della manifestazione, la più grande su scala europea dedicata alle nuove proposte e alle innovazioni tecnologiche del mondo del sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali – saranno inoltre illustrate nelle varie conferenze le principali evoluzioni tecnico-normative riguardanti i vari cluster dell'universo del sollevamento.

Per **Fabio Potestà**, direttore di Mediapoint & Exhibitions, società organizzatrice dell'evento, gli effetti benefici sul territorio piacentino sono evidenti: "Quest'anno raggiungeremo il ragguardevole numero 500 espositori e naturalmente gli alberghi sono già strapieni. Per la prima volta verranno allestite due tensostrutture e utilizzato un altro padiglione, insieme al PalaBanca, per offrire spazio sufficiente e servizi agli espositori e ai

PSmeteo

Previsioni

Piacenza



29°C 13°C

GUARDA IL METEO DELLA TUA CITTÀ »



ALTRE NEWS

Giornate (ancora) estive a inizio settimana, maltempo atteso da mercoledì previsioni

Commenta

PSlettere

Tutte le lettere



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

visitatori. Abbiamo compiuto uno sforzo senza precedenti con l'estensione massima di superficie occupata dai macchinari e le gru in esposizione".

Il programma completo della conferenze e degli incontri è consultabile sul sito: <https://gisexpo.it/>.

Naturalmente oltre alla vetrina non mancheranno le conferenze e i seminari di approfondimento. Il punto di vista dei costruttori di camion, degli allestitori e dei costruttori di gru sarà, per esempio, al centro del convegno organizzato da "SOLLEVARE" e "ALLESTIMENTI & TRASPORTI" dal titolo: "L'integrazione veicolo-gru retrocabina il punto di vista dei costruttori di camion, degli allestitori e dei costruttori di gru", in calendario il 5 ottobre (Sala A, dalle 10:30). A moderare: Gianenrico Griffini – Chairman International TRUCK OF THE YEAR, Redattore della rivista ALLESTIMENTI & TRASPORTI. Tra i panelists: Gianmarco Giorda – Managing Director ANFIA; Claudio Sivilotti – Product Manager VOLVO TRUCKS; Marco Del Campanile – Area Manager di FASSI GRU; Alessandro Girardi – Head of Pre-sales & Logistics SCANIA; Andrea Porchietto – Specialista Allestimenti Mercato Italia IVECO; Daniele Di Gennaro – Sales Manager PALFINGER ITALIA; Guido Invernizzi – Resp. Omologazioni e Sales Engineering DAF V.I.; Enrico Vandelli – Sales Manager HIAB ITALIA.

Sempre "SOLLEVARE", in collaborazione con "RENTAL BLOG", proporrà nella stessa giornata il forum con i protagonisti del mercato italiano: "Prospettive e criticità del noleggio" (Sala D, dalle 14:30). Introdurrà l'incontro Pier Angelo Cantù – RENTAL NETWORK, mentre il moderatore sarà Alberto Finotto – SOLLEVARE. Tra i relatori: Matteo Cattagni – BOELS; Davide Villa – CASELLA AUTOGRÙ; Luca De Michelis – CGTE; Gabriella Martani – EUROTECNO; Gerolamo Fiore – ITALNOLO; Marzia Giusto – LOXAM; Gianfranco Bronzini – OMEC; Francesco Gelao – TECNOELEVA; Michele Trevisan – VENPA; Paolo Vismara – VISMARA SA. Previsti anche interventi di Marco Prosperi – ASSODIMI; Maurizio Quaranta – IPAF e Luca Tagliabue – RENTAL BLOG.

Il giorno successivo, il 6 ottobre, il GIS dedicherà ampio spazio alle novità tecniche e alla formazione professionale. Dalle 14, in Sala D, ANFIA e AISEM presenteranno il workshop: "Nuove EN280-1 & EN280-2: come cambia lo stato dell'arte". Tra i relatori: Luca De Vita, ANFIA, Roberto Cianotti, UNI, Sara Anastasi, INAIL, Massimo Rizzati, ECO CERTIFICAZIONI, Piero Palmieri, ANFIA, Luisa Parisotto, AISEM, Maria Nice Tini, INAIL, Angelo Bertocchi, Rappresentate ANFIA-Sezione Gru per autocarro.

VERICERT TI FORMA proporrà invece un pomeriggio di aggiornamento professionale dedicato agli addetti ai lavori sulle principali novità introdotte dal nuovo Regolamento macchine 2023/1230/UE. All'incontro, dal titolo "Regolamento macchine 2023. Addio direttiva 2006/42/CE" (Sala G, dalle 14) prenderanno parte ingegneri del mondo della certificazione dei macchinari, esperti di valutazione del rischio delle macchine, esperti di cybersicurezza e di software di sicurezza. Tra i relatori: l'Ing. Massimo Alfredo Frola, l'Ing. Serena Failla e l'Ing. Loris Vivoli.

Ma quelli elencati sono solo una parte degli appuntamenti in calendario durante la tre giorni piacentina.

Tuttavia il Gis sarà anche un'occasione di festa e di premiazioni per i partecipanti: confermate infatti anche per questa 9ª edizione, le tradizionali serate dedicate ai riconoscimenti per le eccellenze della filiera, che si terranno durante l'arco della manifestazione nei padiglioni del Piacenza Expo, come, l'ITALPLATFORM-Italian Access Platform Awards (che si terrà



Perché il Pride è importante per i bambini



Caro Mario, vivrai sempre nei nostri ricordi



Una lettera commossa per dire addio a Giovanni

INVIA UNA LETTERA



Giovedì 5 Ottobre e sarà dedicato alle macchine e alle attrezzature per i lavori in quota), l'ITALA-Italian Terminal and Logistic Awards (che si svolgerà nella tarda mattinata di Venerdì 6 Ottobre e sarà dedicato al terminalismo portuale, intermodale e alla logistica) e l'ILTA-Italian Lifting & Transportation Awards (che si terrà nella prima serata di Venerdì 6 Ottobre e sarà dedicato al sollevamento e ai trasporti eccezionali). Eventi che costituiscono anche un importante momento di networking tra i più importanti operatori di questi comparti.

Tornerà inoltre quest'anno, dalle 19:30 di Venerdì 6 Ottobre, il GIS BY NIGHT, momento di socialità che permetterà a tutti gli espositori del Gis e alla loro clientela più importante di incontrarsi all'interno del quartiere fieristico di Piacenza, dove saranno allestiti buffet a tema e intrattenimenti a sorpresa.

Più informazioni su

📅 giornate del sollevamento 📍 gis 📍 piacenza expo 🧑 fabio potestà 📍 piacenza

 Continue with Facebook

COMMENTI

Accedi o registrati per commentare questo articolo.

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

ALTRE NOTIZIE DI PIACENZA



ECONOMIA E LAVORO

"Ambiente, sociale e governance nel prossimo futuro degli imprenditori" Il convegno Confapi



ECONOMIA E LAVORO

Tecnico per la gestione sostenibile del suolo e l'automazione in agricoltura, iscrizioni aperte al Centro

Tadini



SPORT

Brizard si unisce al gruppo Gas Sales, doppio test con Milano



ALTRE NEWS

Il 73% degli italiani respira aria inquinata, ma a Piacenza polveri ultrafini in calo

DALLA HOME



L'INDAGINE EDJNET

Il 73% degli italiani respira aria inquinata, ma a Piacenza polveri ultrafini in calo



PROCURA

Arresto illegale, falso e calunnia nei verbali, indagati nove poliziotti



LA CERIMONIA

Gragnano accoglie il beato don Giuseppe Beotti: processione lungo le vie del paese



DAL 5 OTTOBRE

Un Gis da record con 500 espositori: Pc Expo si fa più grande per ospitare le gru



Canali Tematici

Home
Cronaca
Politica
Economia e Lavoro
Sport
Altre News

Sport

Calcio
Volley
Basket
Paralimpici
Altri Sport
Maratona

Città

Piacenza
Castel San Giovanni
Rottofreno
Fiorenzuola
Tutti i comuni

Eventi

Home
Arte&Cultura
Bambini
Cinema
Libri
Manifestazioni&Fiere

WebTV

Home
altre news
cronaca
eventi
Sport
Università Cattolica

Photogallery

Home
Altre News
Cronaca
Eventi
Sport

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Fatturato Aftermarket 1° semestre 2023: crescita del +11,2%

#AFTERMARKET AUTO

Business Automotive & Flotte: tutte le notizie

ANFIA Aftermarket riporta i dati della produzione automotive, tra sfide e opportunità del cambiamento tecnologico e normativo dell'industria



2 Ottobre 2023 - 10:44

Il **Barometro Aftermarket**, strumento statistico dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), rivela un trend del mercato aftermarket italiano in forte crescita. Oltre ai dati positivi del fatturato nel primo semestre 2023 (+11,2%), l'associazione celebra anche i **40 anni della sezione Aftermarket di ANFIA**, evento che riassumiamo ai paragrafi seguenti con i commenti dei maggiori rappresentanti, associati ed esperti della filiera che sono intervenuti.

ANALISI TRIMESTRALE E FOCUS SULLE CATEGORIE DI PRODOTTI

Secondo l'elaborazione ANFIA il **fatturato aftermarket** – relativo alla filiera IAM dei produttori di componenti verso la distribuzione – ha evidenziato una crescita a doppia cifra di **+11,2%** nel primo semestre del 2023. È un incremento che segue il trend di crescita già registrato, se confrontato con lo stesso periodo degli anni precedenti: **+13,6% H1 2022**.

Analizzando la **produzione Aftermarket 2023** più nel dettaglio, il primo trimestre ha visto un **aumento del 13,6%, seguito da un rialzo dell'8,6%** nel secondo trimestre. Ma il panorama diventa ancor più interessante esaminando le **singole famiglie di prodotti**. Tutte mostrano una crescita nei primi 6 mesi dell'anno:

componenti **undercar** segnano una crescita di



Test gomme invernali 2023 – 2024:
tre "non consigliate"

Ultime notizie



Sciopero taxi 10 ottobre 2023:
auto ferme per 24 ore



Fatturato Aftermarket 1° semestre 2023:
crescita del +11,2%

+25,7%;

componenti **motore, +13,6%;**

componenti di **carrozzeria e abitacolo, +9%;**

materiali di **consumo, +6,3%;**

componenti **elettrici ed elettronici, +4,8%.**

BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA - 1° SEMESTRE 2023	
FAMIGLIE PRODOTTO	VAR% FATTURATO Gen-Giu 2023/2022
Componenti Undercar	+25,67
Componenti Motore	+13,57
Componenti Carrozzeria e Abitacolo	+9,04
Materiali di Consumo	+6,28
Componenti Elettrici e Elettronici	+4,84
TOTALE	+11,24



LE DICHIARAZIONI DI MASSIMO PELLEGRINO E L'ANALISI DEL MERCATO ITALIANO

Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti **ANFIA**, ha sottolineato come il fatturato dei ricambi automotive italiano del 2023 confermi il trend di ripresa iniziato nel 2021. Tuttavia, nonostante la crescita delle immatricolazioni di nuove vetture nel paese (+9,2% nel primo semestre 2023), c'è un calo significativo rispetto ai volumi pre-pandemia del 2019 (-19%). *"D'altra parte, non siamo ancora usciti del tutto dalla **crisi dei semiconduttori, delle materie prime e dell'energia**, criticità che toccano anche il comparto aftermarket", dichiara Pellegrino.*



ANFIA AFTERMARKET COMPIE 40 ANNI DI ATTIVITA'

Come anticipato in apertura, il 2023 scandisce anche un'importante ricorrenza per **ANFIA Aftermarket**, che **celebra i suoi 40 anni di attività**. Nata nel 1983 su richiesta di alcune aziende associate, il primo gruppo di lavoro si è occupato con un focus specifico delle tematiche riguardanti il mondo dei ricambi e dell'autoriparazione e oggi conta **72 aziende associate**. Ecco di seguito i **commenti dei rappresentanti** intervenuti alle celebrazioni:

Massimo Pellegrino, Coordinatore di ANFIA-Aftermarket: *"Sono stati 40 anni intensi per il settore IAM, che, grazie alle competenze e alla professionalità della filiera e ad un grande spirito di resilienza, ha saputo superare anche i momenti più critici: dalle campagne incentivi – in particolare quella del 1997- 1998, con la rottamazione di oltre 3 milioni di veicoli – alla minaccia, poi non realizzata, di uno spostamento della riparazione verso le reti autorizzate. Oggi stimiamo, a livello di fatturato, una quota di mercato intorno al **70% per il canale IAM**, e, di conseguenza, circa **il 30% ad appannaggio del canale OES**. Infine, in tempi recenti, la sfida del Covid19, con lo shortage di materie prime, componenti e microchip e la relativa gestione degli stock. Nel 2020 il fatturato dell'aftermarket italiano, secondo il barometro aftermarket **ANFIA**, ha chiuso in flessione del 14%, con un rimbalzo positivo nel 2021 (+22% e +5% rispetto al 2019) e un ulteriore incremento nel 2022 (+8%), aiutato anche dalle dinamiche inflazionistiche.*

*Nel primo semestre 2023 si registra una variazione positiva dell'11%. Sul fronte dell'evoluzione tecnologica, **l'E-mobility è ormai il presente e sarà il nostro futuro**. Nuovi attori di settori affini al nostro stanno entrando nell'automotive portando con sé il proprio know-how. Come filiera IAM, abbiamo le competenze, le tecnologie, i prodotti e soprattutto le persone per garantirci il nostro futuro. E abbiamo dalla nostra parte il tempo per fare le giuste scelte, ponderate nell'interesse dell'intera filiera e dell'utente finale – automobilista o autista di un mezzo commerciale – affinché possano utilizzare su strada mezzi ben mantenuti, al giusto prezzo, e, soprattutto, sicuri, garantendo per tutti la mobilità attesa e necessaria e non imposta".*



Roberto Vavassori, Presidente ANFIA, che ha risposto a numerose domande durante [un'intervista esclusiva di SicurAUTO.it](#), ha ricordato i principali **dossier europei di interesse della componentistica automotive**, aftermarket incluso, dal [Data Act, per cui si sta discutendo l'opportunità di una normativa ad hoc](#) per il settore auto, ai temi che riguardano la sostenibilità, con le linee guida sui ricambi rigenerati e sulla logistica sostenibile.

Paolo Sappino, Direttore della Divisione 3 "Disciplina tecnica dei veicoli" della Direzione Generale per la Motorizzazione, ha sottolineato come i numerosi **interventi normativi** che interessano il settore automotive, sia a livello internazionale che europeo, in particolare [il regolamento 2018/858](#), abbiano un impatto sempre più rilevante sulla manutenzione o sulle possibilità di modifica di un veicolo circolante.

Fabrizio Arena, Partner BIP Consulting–Italy ha tracciato lo scenario di evoluzione del mercato automotive e della mobilità in Italia e in Europa.

Paolo Guitani, Partner e Formatore The Vortex, ha illustrato l'attuale approccio alle **intelligenze artificiali** generative e le possibili applicazioni nel mondo automotive per creare contenuti, incrementare la produttività delle persone, analizzare i dati e attrarre nuovi contatti.

Franco Del Manso, Responsabile del Dipartimento Rapporti internazionali, ambientali e tecnici di UNEM ha fatto un focus sul tema dei [carburanti alternativi, e-fuel e biocombustibili](#).

#AFTERMARKET AUTO [#ANFIA](#)