



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 21 al 27 novembre 2023

Torino, 1° dicembre 2023

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Lastampa.it	23/11/2023	<i>Elkann inaugura l'hub Stellantis a Torino: "Serve buona politica" - La Stampa</i>	2
	Adriaeco.eu	23/11/2023	<i>ANFIA e ANITA insieme alla COP28 di Dubai per presentare la roadmap per l'efficientamento e la sosten</i>	3
	Auto.it	23/11/2023	<i>Stellantis apre il primo Hub di Economia Circolare SUSTAINera</i>	4
	Ilmessaggero.it	23/11/2023	<i>Balzo vendite auto, ma livelli precrisi ancora lontani. In Ue a ottobre +14%, Stellantis +10.8%. Quo</i>	5
	Torino.Repubblica.it	23/11/2023	<i>Stellantis apre l'hub dell'economia circolare, Elkann: "La buona politica crea opportunita' di svilu</i>	9
	Ilmondodeitrasporti.com	23/11/2023	<i>ANFIA e ANITA Insieme alla COP 28 di Dubai per discutere sui cambiamenti climatici</i>	10
	IlsecoloXIX.it	23/11/2023	<i>Il messaggio di John Elkann: Serve buona politica</i>	11
	Messaggeromarittimo.it	23/11/2023	<i>ANFIA e ANITA insieme alla COP28 di Dubai</i>	12
	Rainews.it	23/11/2023	<i>Stellantis inaugura il primo Hub di Economia Circolare</i>	13
	Ansa.it	24/11/2023	<i>Il tavolo Stellantis convocato il 6 dicembre al Mimit - Notizie - Ansa.it</i>	15
1+26/7	La Repubblica	24/11/2023	<i>Elkann: "Sull'auto un esempio di buona politica" (B.Pagliari)</i>	16
1+26	La Stampa	24/11/2023	<i>Elkann: Mirafiori green vince la buona politica (T.Chiarelli)</i>	18
2/3	Il Giornale	24/11/2023	<i>La scommessa al buio di un milione di automobili (P.Bonora)</i>	20
1+2/3	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	24/11/2023	<i>Mirafiori ora rigenera le auto (C.Benna)</i>	21
9+10/1	La Repubblica - Ed. Torino	24/11/2023	<i>Panda regina inseguita dalla Dacia (M.Sciullo)</i>	24
9+11	La Repubblica - Ed. Torino	24/11/2023	<i>Il grande balzo (M.Sci.)</i>	26
	Lastampa.it	24/11/2023	<i>Mirafiori nuovo hub dell'economia circolare. Elkann: E' il successo della buona politica</i>	28
	Ilggiornale.it	24/11/2023	<i>Fiat, ultimatum al governo: gas scontato o andiamo via</i>	29
	Motori.ilmattino.it	24/11/2023	<i>https://motori.ilmattino.it/economia/elkann_mirafiori_uno_dei_motori_dell_evoluzione_di_stellantis_t</i>	32
	Ennapress.it	24/11/2023	<i>76a CONFERENZA DEL TRAFFICO E DELLA CIRCOLAZIONE</i>	35
	Panorama.it	24/11/2023	<i>Stellantis rilancia: nasce il primo Hub di Economia Circolare a Mirafiori</i>	36
	PneusNews.it	24/11/2023	<i>Bilancio positivo per Futurmotive Expo & Talks, la fiera dedicata alla mobilita' del futuro nel Qua</i>	40
	Rainews.it	24/11/2023	<i>Stellantis, il 6 Dicembre il Tavolo al Ministero delle Imprese e del Made in Italy</i>	43
	Siderweb.com	24/11/2023	<i>STEELWEEK: l'acciaio nell'industria manifatturiera</i>	44
	Trasportale.it	24/11/2023	<i>Buona la prima per Futurmotive - Expo & Talks</i>	45
	Vadoetornoweb.com	24/11/2023	<i>ANFIA e ANITA insieme alla COP28 di Dubai</i>	49
45	Corriere della Sera	27/11/2023	<i>Piccole e pronte alla rivoluzione. Ecco le elettriche da 20 mila euro (E.Nastri)</i>	51
	Industriaitaliana.it	27/11/2023	<i>Acciaio alle stelle! A rischio componentitisti, costruzioni, meccanica, oil&gas</i>	53
	Italypost.it	27/11/2023	<i>Un milione di auto prodotte in Italia? Vavassori (Anfia): E' un obiettivo da perseguire. E sullelett</i>	61

Elkann inaugura l'hub Stellantis a Torino: "Serve buona politica" - La Stampa

TORINO - «C'è bisogno di buona politica». il messaggio di John Elkann è netto e sembra proprio rivolgersi al governo, alle opposizioni e ai sindacati. È il primo intervento volutamente «politico» del presidente di Stellantis da quando è alla guida delle attività della famiglia Agnelli. A differenza del nonno Gianni Agnelli, Elkann ha finora sempre evitato di prendere posizioni al di fuori dei temi prettamente aziendali. Ha scelto Torino e l'inaugurazione dell'hub di Mirafiori sull'economia circolare per il cambio di passo. «Quando tutti i soggetti coinvolti e Stellantis condividono la stessa ambizione e concordano su un percorso comune, le idee diventano realtà ha detto - E l'Hub dell'Economia Circolare è la prova. È una politica che non cancella le differenze continua a raccogliere e a eseguire il mandato popolare. Ma quando vede un'opportunità lascia da parte le visioni di parte e trova la strada da percorrere insieme, nell'interesse comune». Poi un secondo, significativo esempio. «Come per il tavolo per l'automotive, che il governo ha appena istituito, a cui parteciperanno Stellantis, le Regioni, i sindacati e [Anfia](#)». Elkann ha sottolineato l'importanza del «metodo della cooperazione». "Gli investimenti di cui stiamo parlando - ha detto - sono frutto non solo delle scelte di Stellantis, ma di un insieme di soggetti: l'indotto, le università, i centri di ricerca. E le amministrazioni locali coinvolte e Stellantis condividono la stessa ambizione e concordano su un percorso comune, così le idee diventano realtà, e l'Hub dell'Economia Circolare che inauguriamo oggi ne è la prova". La vicenda torinese, per Elkann è un esempio e un metodo da riproporre. Il presidente di Stellantis ha ricordato come il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, e il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo, uno della Lega, l'altro del Pd, hanno guardato innanzitutto all'obiettivo comune e hanno creato, ognuno per la sua parte, le condizioni più favorevoli per questo progetto. «Infatti - ha concluso Elkann - nel giro di pochi mesi è qui, pronto a partire. È stata chiamata concordia istituzionale. Per altri è pragmatismo. Ma forse la si può definire anche, semplicemente, buona politica».

Leggi i commenti I commenti dei lettori



ANFIA e ANITA insieme alla COP28 di Dubai per presentare la roadmap per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto merci

23 Novembre 2023

30



ANFIA e ANITA parteciperanno alla 28^a sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP 28 – <https://www.cop28.com/>), in programma a Dubai dal 30 novembre al 12 dicembre. Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha infatti selezionato, tra le molte candidature ricevute, la proposta di side event "La transizione del trasporto merci su gomma, una sfida strategica di sostenibilità e competitività", avanzata dalle due associazioni, da tempo impegnate insieme per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto pesante. ANFIA e ANITA porteranno un importante contributo, in rappresentanza delle filiere italiane dell'automotive e dell'autotrasporto, al dibattito sulle azioni da intraprendere per accelerare la decarbonizzazione della mobilità, attraverso lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie a zero emissioni e dei carbon neutral fuels, dando voce alle testimonianze delle imprese, che presenteranno progetti evoluti per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto merci. L'evento si terrà nel Padiglione italiano (<https://www.mase.gov.it/pagina/cop28>) – situato nella 'Blue Zone' dell'Expo City Dubai – il 10 dicembre alle 09.30 GMT+4 (ora locale)

articoli recenti

Domani è il Black Friday attenzione alle cyber truffe

ANFIA e ANITA insieme alla COP28 di Dubai per presentare la roadmap per l'efficiamento...

Premio Cambiamenti: 13 imprese di ancona ammesse alla fase finale interregionale Marche-Umbria

Confitarma, Mario Zanetti sempre più vicino alla presidenza

Confini e migrazione: il caso di Trieste

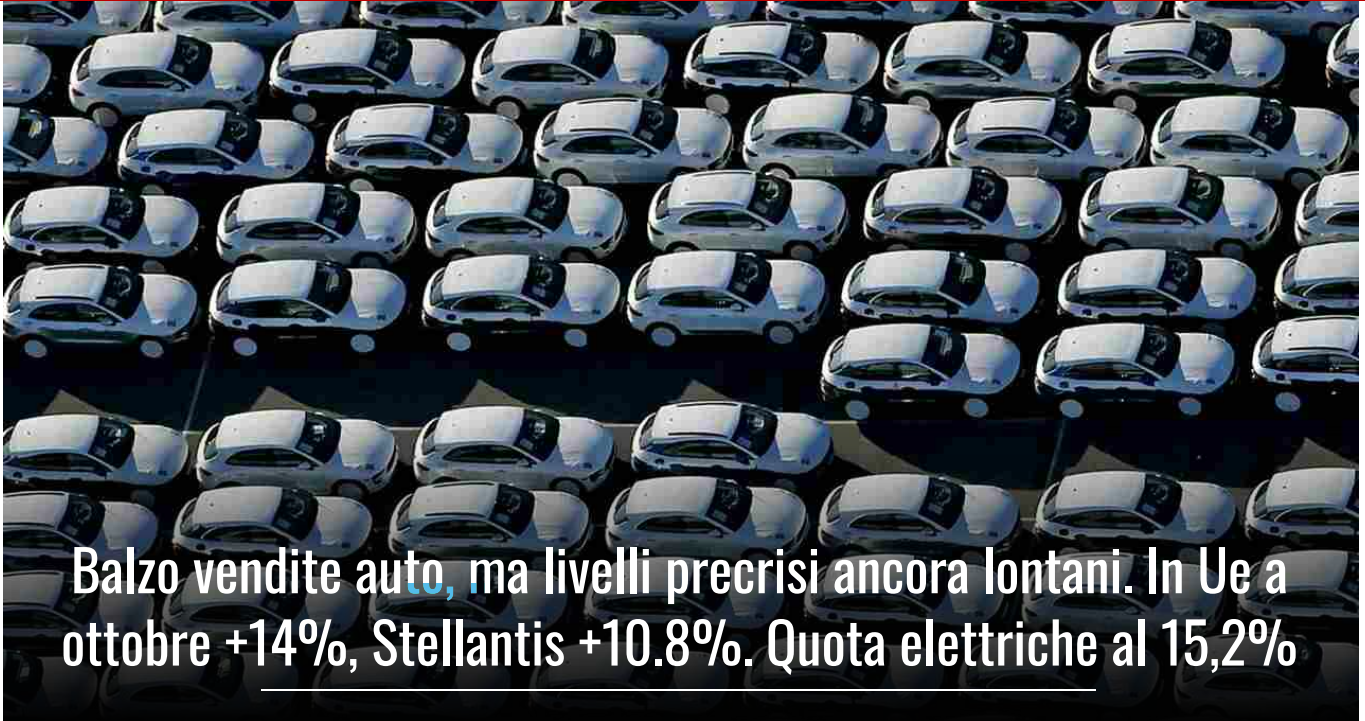


i più letti

Stellantis apre il primo Hub di Economia Circolare SUSTAINera

Negli storici impianti di Mirafiori di Torino Elkann e Tavares inaugurano un nuovo business che dovrebbe generare oltre 2 miliardi di euro di ricavi entro il 2030. Un investimento da 40 milioni di euro apre le porte di un nuovo business per il Gruppo Stellantis: negli storici impianti di Mirafiori nasce a Torino il primo Hub di Economia Circolare SUSTAINera. È la risposta di Stellantis alla necessità di trovare soluzioni per facilitare l'approccio alla nuova mobilità di cui è necessario contenere i costi affinché, come ha sottolineato Carlos Tavares ad Stellantis, la diffusione delle vetture elettrificate possa arrivare anche alle classi medie. Non solo modelli nuovi, efficienti e soprattutto elettrificati, ma uno sguardo a 360 gradi sulle produzioni, sostenibile e in linea con le necessità di salvaguardare l'ambiente, il Pianeta. Motori, cambi e batterie per veicoli elettrici. L'Hub di Economia Circolare SUSTAINera avvia la sua prima fase di attività con la rigenerazione di motori, cambi e batterie per veicoli elettrici ad alta tensione, il ricondizionamento e lo smontaggio dei veicoli con l'obiettivo di aggiungerne altre in futuro. Alla nuova sfida è chiamata una forza lavoro attuale di 200 unità che diventeranno ben 550 entro il 2025, tutti con una profonda capacità professionale. Anche perché si tratta di rimettere in attività auto e componenti che hanno già vissuto una parte della loro vita su strada: quattro per ora i settori di lavoro nell'ambito dell'Economia Circolare, Rigenerazione, Centro di selezione (per Rigenerazione e Riciclo), Ricondizionamento del Veicolo (Riparazione, rigenerazione, Riutilizzo), Smontaggio dei Veicoli (Riciclo, Rigenerazione e Riutilizzo). Una operazione che al momento riguarda motori, trasmissioni e componenti vari, ma soprattutto coinvolge anche l'intervento sulle batterie per rigenerarle e dar loro una seconda vita, che sia in forma di materiali o componenti o di vero e proprio riutilizzo completo. È un business che dovrebbe generare oltre 2 miliardi di euro di ricavi entro il 2030 (nell'ambito del piano strategico Dare Forward 2030), dando anche un impulso al processo di azzeramento delle emissioni di carbonio entro il 2038 in cui - come ha detto Tavares - Stellantis conta di arrivarci tra i primissimi Costruttori. Elkann: "L'impegno di Stellantis per l'Italia" L'Hub di Economia Circolare SUSTAINera è stato inaugurato alla presenza di John Elkann e Carlos Tavares, rispettivamente presidente e ad di Stellantis, ma anche di Alberto Cirio Governatore del Piemonte e di Stefano Lo Russo, sindaco di Torino che per primi avevano raccolto l'impegno del Gruppo per il rilancio produttivo a Mirafiori, entrando subito in sintonia con i nuovi progetti. Occupa un'area totale di 73.000 metri quadrati, di cui 55.000 sono stati recuperati riconvertendo una struttura parzialmente inutilizzata e riciclando più di 5.000 tonnellate di metallo proveniente da risorse obsolete. Le attrezzature e i macchinari utilizzati nella struttura sono stati recuperati da altre sedi, garantendo un risparmio del 55% rispetto all'acquisto di nuove attrezzature. "L'Hub di Economia Circolare raccoglie competenze e attività volte a creare un centro di eccellenza in Europa - spiega Carlos Tavares, CEO di Stellantis - Stiamo industrializzando il recupero e il riutilizzo sostenibile dei materiali, dando vita a nuove tecnologie e competenze mentre cresciamo nel settore. Il nostro impegno nella rigenerazione, riparazione, riutilizzo e riciclo non solo alleggerirà la pressione sul nostro pianeta, ma porterà anche valore finanziario a Stellantis, salvaguardando il nostro futuro mentre trasformiamo il nostro modello di produzione e consumo". "Questo nostro ulteriore investimento a Torino dimostra l'impegno di Stellantis verso l'Italia nel contesto evolutivo del settore", aggiunge John Elkann presidente di Stellantis che richiama l'attenzione su un tavolo congiunto a livello di Governo: "È una politica che quando vede un'opportunità, lascia da parte le visioni di parte e trova la strada da percorrere insieme, nell'interesse di tutti. È il caso del tavolo per lo sviluppo dell'automotive che il Governo italiano ha appena istituito, a cui parteciperanno Stellantis, le Regioni interessate, i sindacati e ANFIA. Di questa politica c'è bisogno, ovunque. E penso che anche di fronte a questo nuovo polo per l'economia circolare, da oggi l'Italia abbia un motivo in più per guardare con interesse a Torino".





Balzo vendite auto, ma livelli precrisi ancora lontani. In Ue a ottobre +14%, Stellantis +10.8%. Quota elettriche al 15,2%

condividi l'articolo



TORINO - Il mercato europeo dell'auto cresce per il quindicesimo mese consecutivo, anche se i livelli precrisi restano ancora lontani. Le immatricolazioni nell'area Unione Europea, Efta e Regno Unito - secondo i dati dell'Acea, l'associazione dei costruttori auto europei - sono state a ottobre 1.039.253, il 14,1% in più dello stesso mese del 2022. Nei primi dieci mesi del 2023 sono state vendute 10.722.930 auto, con un incremento del 16,7% su gennaio-ottobre dell'anno scorso. Ma il Centro Studi Promotor spiega che le immatricolazioni non fanno ancora registrare i numeri del 2019: nei primi dieci mesi del 2023 si registra infatti un calo del 19,6%. E se il tasso di crescita non cambierà, quest'anno si chiuderà a quota 13.171.858 e quindi su un livello decisamente inferiore a quota 15.805.658 del 2019, che resta il traguardo da raggiungere per ritenere superata la

ECONOMIA

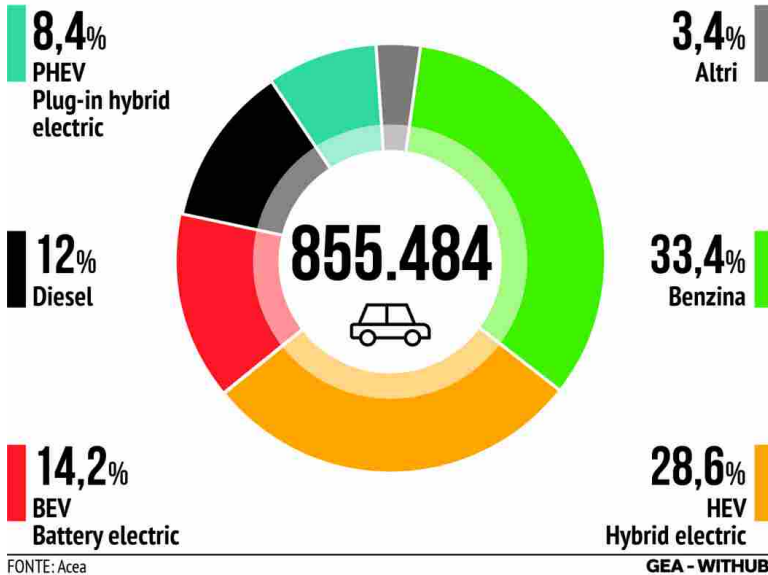


LA SVOLTA
Volkswagen Group,
strategia sul futuro
aggiornata: tagli degli
investimenti e prosecuzione
sviluppo motori termici

crisi apertasi con la pandemia.

IMMATRICOLAZIONI PER TIPO DI ALIMENTAZIONE

La situazione a ottobre in Unione Europea



LA PARTNERSHIP
Stellantis con Catl per la fornitura di batterie LFP. Alimenteranno veicoli elettrici prodotti in Europa

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Prosegue invece il cammino delle auto elettriche. La quota, che era del 12,2% nei primi dieci mesi del 2022, è salita al 15,2% nello stesso periodo del 2023, con forti differenze tra i Paesi: si passa, infatti, dall'83,5% della Norvegia al 2,5%. La quota più alta è della Germania con il 18% del totale, seguita dal Regno Unito con il 16,3%, dalla Francia con il 16% e a grande distanza dalla Spagna con il 5%. L'Italia resta ferma al 3,9%. Per la prima volta, spiega l'Acea, la percentuale di immatricolazioni di auto elettriche ha superato la quota delle diesel (10,6%), grazie anche a incentivi generosi e alla spinta, sulle auto elettriche, delle flotte aziendali.

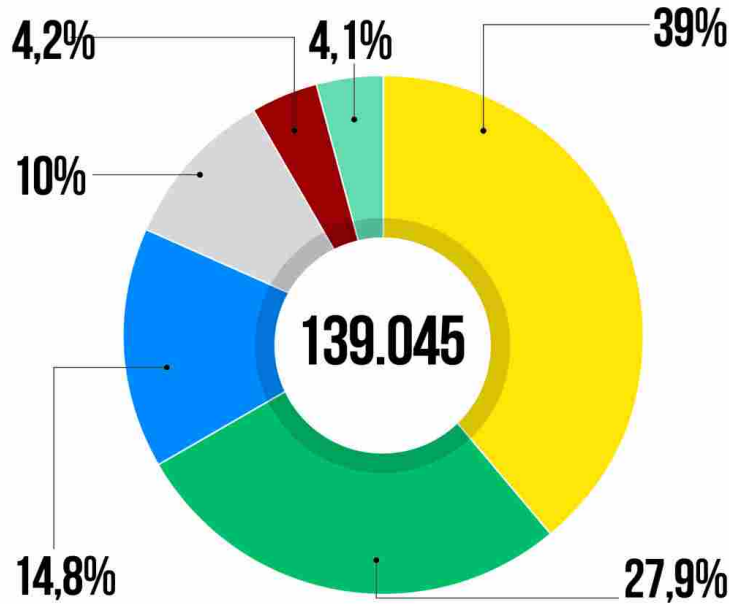
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TIPI DI AUTO ACQUISTATE DAGLI ITALIANI

A ottobre per tipo di alimentazione

■ Benzina
 ■ Diesel
 ■ Veicolo elettrico a batteria (BEV)
 ■ Veicolo elettrico ibrido plug-in (PHEV)
 ■ Veicolo elettrico ibrido (HEV)
 ■ Altri



FONTE: Acea

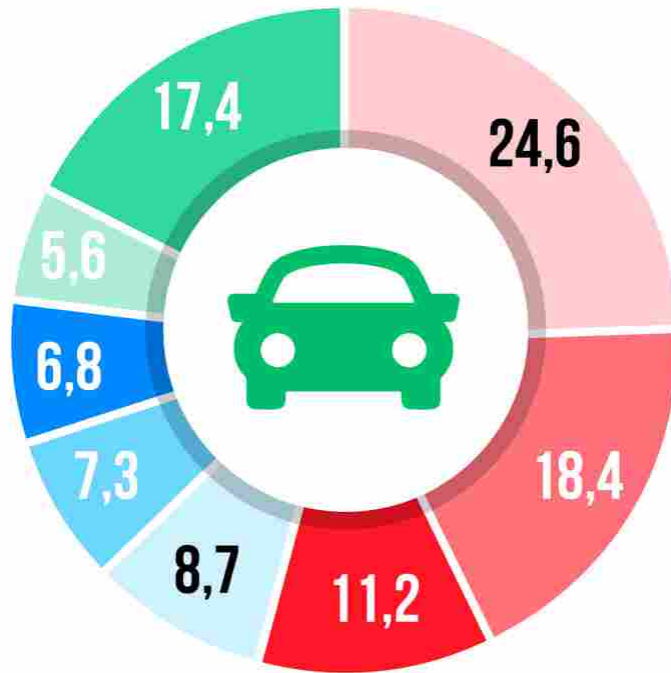
GEA - WITHUB

«Anche in Italia vi sono da anni incentivi di rilievo per le auto elettriche, ma sono stati regolamentati in maniera così inefficace da lasciare ampiamente inutilizzati gli stanziamenti. Fino a ieri dei 190 milioni stanziati ben 112 milioni non sono stati utilizzati» spiega il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano.

Anche l'Unrae sottolinea la necessità «di correggere l'attuale schema degli incentivi che non sta funzionando», mentre l'Anfia ritorna sul dossier Euro 7 e ribadisce «l'esigenza proseguire sulla strada di una visione normativa d'insieme, che stimoli la transizione in maniera pragmatica e razionale».

AUTO, LE QUOTE DI MERCATO IN UE

I dati Acea su ottobre 2023 (in %)



- Volkswagen
- Stellantis
- Renault
- Hyundai
- Toyota
- Bmw
- Mercedes
- Altri

FONTE: Acea

GEA - WITHUB

Il gruppo Stellantis ha immatricolato a ottobre 189.327 auto, il 10,8% in più dello stesso mese del 2022. La quota di mercato è pari al 17,4% contro il 17,9%. Nei primi dieci mesi dell'anno le auto immatricolate dal gruppo sono 1.831.653, il 6% in più dell'analogo periodo dell'anno scorso, con la quota in calo dal 18,8% al 17,1%.

condividi l'articolo



Giovedì 23 Novembre 2023 - Ultimo aggiornamento: 10:21 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Balzo vendite auto, ma livelli precisi ancora lontani. In Ue a ottobre +14%, Stellantis +10.8%. Quota elettriche al 15,7%



Volkswagen Group, strategia sul futuro aggiornata: tagli degli investimenti e prosecuzione sviluppo motori termici



Stellantis con Catl per la fornitura di batterie LFP. Alimenteranno veicoli elettrici prodotti in Europa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis apre l'hub dell'economia circolare, Elkann: "La buona politica crea opportunità di svilu

Stellantis apre l'hub dell'economia circolare, Elkann: "La buona politica crea opportunità di sviluppo"

Un operaio al lavoro nel nuovo hub dell'economia circolare di Stellantis a Mirafiori

Il presidente del gruppo elogia la "concordia istituzionale" a Torino e ricorda il tavolo sull'auto lanciato dal governo con [Anfia](#) e sindacati
23 Novembre 2023 alle 15:32

1 minuti di lettura

Torino - Stellantis inaugura a Mirafiori il nuovo hub dell'economia circolare, confermando il ruolo del polo per il gruppo, e il metodo di lavoro per la cooperazione adottato a Torino, come anche il nuovo tavolo di lavoro istituito dal governo italiano, viene portato come esempio positivo dal presidente, John Elkann.

Ricordando i passi compiuti a Melfi, Cassino e Termoli, Elkann ha sottolineato che "l'insieme di queste azioni porterà Stellantis a produrre in Italia il più ampio portfolio di veicoli degli ultimi 10 anni, che amplieranno l'offerta di 10 dei nostri brand e copriranno 10 diversi segmenti di mercato".

Abbonati per leggere anche

I commenti dei lettori

Raccomandati per te



ATTUALITÀ | TEST DRIVE | PERSONAGGI | DEALER | TRASPORTATORI | MOBILITÀ | AZIENDE Cerca

EDITRICE VEGA

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

EDITRICE VEGA

Giovedì 23 Novembre 2023

FONDATAO E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

ANFIA e ANITA Insieme alla COP 28 di Dubai per discutere sui cambiamenti climatici

Giovedì, 23 Novembre 2023



ANFIA e ANITA annunciano la loro partecipazione alla 28ª sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, in programma a Dubai dal 30 novembre al 12 dicembre.

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha infatti selezionato, tra le molte candidature ricevute, la proposta di side event "La transizione del trasporto merci su gomma, una sfida strategica di sostenibilità e competitività", avanzata dalle due associazioni, da tempo impegnate insieme per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto pesante. ANFIA e ANITA porteranno un importante contributo, in rappresentanza delle filiere italiane dell'automotive e dell'autotrasporto, al dibattito

sulle azioni da intraprendere per accelerare la decarbonizzazione della mobilità, attraverso lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie a zero emissioni e dei carbon neutral fuels, dando voce alle testimonianze delle imprese, che presenteranno progetti evoluti per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto merci.

Compila il seguente modulo per ricevere la nostra newsletter:

Email Nome

Autorizzo al trattamento dei miei dati ai sensi della legge sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Vega Editrice | Il Mondo dei Trasporti | MDT Players | Paolo Altieri | Contatti | Condizioni d'uso

Il Mondo dei Trasporti © 2023 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°327 del 04/05/1991
 MDT in diretta © 2023 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°42 del 08/02/2013
 MDT Players © 2023 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°3687 del 12/03/2021

Direzione, redazione e amministrazione: Via Ramazzotti 20, 20900 Monza - tel. 039/493101 fax 039/493103 - info@vegaeditrice.it
 Sede Legale: Via Stresa 15 - 20125 Milano Direttore responsabile: Paolo Altieri - Editore: Vega Editrice - P.IVA 07336310151

Credits: Aleide

Per offrirti il miglior servizio possibile questo sito utilizza i cookies. Continuando la navigazione acconsenti al loro impiego. [Clicca qui per maggiori dettagli.](#)

OK

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il messaggio di John Elkann: Serve buona politica

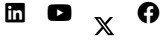
Il presidente di Stellantis ha scelto Torino e l'inaugurazione dell'hub di Mirafiori sull'economia circolare per il «cambio di passo» TORINO - «C'è bisogno di buona politica». Il messaggio di John Elkann è netto e sembra proprio rivolgersi al governo, alle opposizioni e ai sindacati. È il primo intervento volutamente «politico» del presidente di Stellantis da quando è alla guida delle attività della famiglia Agnelli. A differenza del nonno Gianni Agnelli, Elkann ha finora sempre evitato di prendere posizioni al di fuori dei temi prettamente aziendali. Ha scelto Torino e l'inaugurazione



dell'hub di Mirafiori sull'economia circolare per il cambio di passo. «Quando tutti i soggetti coinvolti e Stellantis condividono la stessa ambizione e concordano su un percorso comune, le idee diventano realtà ha detto - E l'Hub dell'Economia Circolare è la prova. È una politica che non cancella le differenze continua a raccogliere e a eseguire il mandato popolare. Ma quando vede un'opportunità lascia da parte le visioni di parte e trova la strada da percorrere insieme, nell'interesse comune». Poi un secondo, significativo esempio. «Come per il tavolo per l'automotive, che il governo ha appena istituito, a cui parteciperanno Stellantis, le Regioni, i sindacati e **Anfia**». Elkann ha sottolineato l'importanza del «metodo della cooperazione». "Gli investimenti di cui stiamo parlando - ha detto - sono frutto non solo delle scelte di Stellantis, ma di un insieme di soggetti: l'indotto, le università, i centri di ricerca. E le amministrazioni locali coinvolte e Stellantis condividono la stessa ambizione e concordano su un percorso comune, così le idee diventano realtà, e l'Hub dell'Economia Circolare che inauguriamo oggi ne è la prova". La vicenda torinese, per Elkann è un esempio e un metodo da riproporre. Il presidente di Stellantis ha ricordato come il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, e il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo, uno della Lega, l'altro del Pd, hanno guardato innanzitutto all'obiettivo comune e hanno creato, ognuno per la sua parte, le condizioni più favorevoli per questo progetto. «Infatti - ha concluso Elkann - nel giro di pochi mesi è qui, pronto a partire. È stata chiamata concordia istituzionale. Per altri è pragmatismo. Ma forse la si può definire anche, semplicemente, buona politica».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



PORTI LOGISTICA SHIPPING ECONOMIA TRASPORTO POLITICA TURISMO E CRC



2 ore fa Andrea Puccini

ANFIA e ANITA insieme alla COP28 di Dubai



DUBAI - ANFIA e ANITA parteciperanno alla 28esima sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP 28 - <https://www.cop28.com/>), in programma a Dubai dal 30 novembre al 12 dicembre. Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha infatti selezionato, tra le molte candidature ricevute, la proposta di side event "La transizione del trasporto merci su gomma, una sfida strategica di sostenibilità e competitività", avanzata dalle due associazioni, da tempo impegnate insieme per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto pesante. ANFIA e ANITA porteranno un importante contributo, in rappresentanza delle filiere italiane dell'automotive e dell'autotrasporto, al dibattito sulle azioni da intraprendere per accelerare la decarbonizzazione della mobilità, attraverso lo sviluppo...

ABBONATI

EFFETTUA IL LOGIN



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Circolare

Oggi pomeriggio a Mirafiori ci saranno il presidente John Elkann e il CEO Carlos Tavares. L'impianto farà rigenerazione di componenti e batterie per veicoli elettrici. Il sei dicembre convocato il tavolo sulle produzioni in Italia.

© 23/11/2023 Tgr Piemonte

Carlos Tavares, AD Stellantis

Stellantis inaugura oggi pomeriggio alle 14,30 il suo primo hub di economia circolare **Sustainera**, situato all'interno del comprensorio di **Mirafiori**, a Torino. Saranno presenti **John Elkann**, presidente di Stellantis, e **Carlos Tavares**, ceo di Stellantis, che arteciperanno alla cerimonia del taglio del nastro. L'Hub di Economia Circolare ospiterà attività fondamentali per lo sviluppo di un modello di business sostenibile per componenti e veicoli, tra cui la **rigenerazione di componenti e batterie per veicoli elettrici, il ricondizionamento e lo smontaggio dei veicoli**. L'obiettivo è quello di espandere ulteriormente gli Hub e la loro gamma di attività a livello globale.

E' prevista invece per il **6 dicembre** la prima riunione del **"tavolo sviluppo automotive" con Stellantis, Regioni, sindacati e Anfia a Roma**. Nei giorni scorsi il ministro delle imprese **Alfredo Urso** ha dichiarato: "Si è arrivati ad **un'intesa tra il governo e Stellantis sul piano di lavoro alla base del tavolo** che dovrebbe definire, insieme a sindacati, enti locali e indotto auto, i nuovi obiettivi del settore in Italia e **riportare la produzione a 1 milione di veicoli all'anno**"

Intanto compare un nuovo annuncio immobiliare che riguarda la palazzina Mopar di Rivalta. Sei milioni di euro, la richiesta su Idealista e Immobiliare.it. «Adiacente il complesso

Stellantis di Rivalta, proponiamo in vendita palazzina uffici di nuova realizzazione, terminata nel 2020 e mai utilizzata. La palazzina è perfettamente pronta all'uso, interamente cablata e completa di impianti», si legge negli annunci pubblicati online. Un annuncio analogo nei giorni scorsi aveva riguardato lo stabilimento Maserati di Grugliasco. Negli stessi giorni è partita la campagna "Costuisci il tuo futuro" con l'invio di 15 mila lettere che propongono una buonuscita agli impiegati. In 500 avevano aderito nei primi giorni dell'iniziativa.

Tag Hub Torino stellantis Carlos Tavares

Tematiche

Alessandria
Asti

Biella
Cuneo

Novara
Torino

VCO
Vercelli

Social



Redazioni

Abruzzo
Basilicata
Calabria
Campania

Emilia Romagna
Friuli Venezia Giulia
Furlanija Julijska k...
Lazio

Liguria
Lombardia
Marche
Molise

Piemonte
Puglia
Sardegna
Sicilia

Toscana
Trentino Alto Adig...
Trentino Alto Adig...
Tagesschau

Trail
Umbria
Valle d'Aosta
Veneto

Il tavolo Stellantis convocato il 6 dicembre al Mimit - Notizie - Ansa.it

Alle 11 con i sindacati, l'azienda, [l'Anfia](#) e le Regioni E' arrivata la convocazione ai sindacati dal ministero delle Imprese e del made in Italy per il Tavolo Sviluppo automotive, il 6 dicembre ore 11 a palazzo Piacentini. Secondo quanto si apprende da fonti sindacali, vi parteciperanno anche le Regioni Campania, Lazio, Piemonte, Abruzzo, Basilicata, Emilia-Romagna, Molise, [l'Anfia](#) e Stellantis. Riproduzione riservata © Copyright ANSA



IL FUTURO DELL'INDUSTRIA

Elkann: "Sull'auto
un esempio
di buona politica"

di Longhin e Pagliaro
alle pagine 26 e 27

Elkann al governo "Sull'auto un esempio di buona politica"

di **Beniamino Pagliaro**

TORINO – Lo stabilimento di Mirafiori a Torino produce auto dal 1939, oggi soprattutto veicoli elettrici, ma da ieri ha una nuova funzione: quella di portare a nuova vita i mezzi usati e riutilizzare la componentistica e i materiali a fine ciclo, a partire dalle batterie. L'inaugurazione del primo hub di economia circolare di Stellantis ha rimesso al centro le grandi sfide dell'industria automotiva nella transizione verso l'era elettrica: il caso di Torino, dove pubblico e privato si sono messi a lavorare assieme, e il tavolo lanciato dal governo con sindacati e Anfia, sono due esempi positivi citati dal presidente del gruppo, John Elkann. «Di questa politica, che lascia da parte le visioni di parte e trova la strada da percorrere insieme, nell'interesse di tutti, c'è bisogno, ovunque», ha affermato.

Il centro di economia circolare nasce con investimenti per 40 milioni di euro da parte di Stellantis (partecipata da Exor, azionista anche di Repubblica attraverso Gedi) e si estende per 73mila metri quadri nell'area dello storico stabilimento. A regime nel centro lavoreranno 550 persone, e altri tre hub saranno realizzati in altre aree del mondo. L'hub vede la luce a quattordici mesi dalla firma di un accordo siglato da Stellantis, Comune di Torino e Regione Piemonte che si sono impegnate a intervenire sulle proprie aree di competenza, dall'urbanistica all'energia, a partire dalla produzione idroelettrica piemontese. L'esempio del lavoro fatto a Torino, con Regione (guidata dal centrodestra), Comune (a guida Pd), Università e Politecnico, è stato rimarcato da Elkann. «È stata chiamata concordia istituzionale. Per altri è pragmatismo – ha detto –. Ma forse la si può definire anche, più semplicemente, buona politica». Lo stesso giudizio viene riferito al tavolo convocato dal ministro Adolfo Urso. Elkann lo chiama «il metodo della cooperazio-

ne», perché «gli investimenti di cui stiamo parlando sono frutto non solo delle scelte di Stellantis, ma di un insieme di soggetti: l'indotto, le università, i centri di ricerca. E le amministrazioni locali». Il taglio del nastro è così il momento in cui il presidente del gruppo mette in fila le missioni degli stabilimenti: elettriche di media taglia a Melfi, elettriche grandi a Cassino, gigafactory a Termoli. Mirafiori, oltre alle produzioni della 500 elettrica e delle Maserati, ha l'hub per l'economia circolare, un impianto per la produzione di trasmissioni e un centro batterie. «Stellantis produrrà in Italia il più ampio portfolio di veicoli degli ultimi 10 anni. Questo ulteriore investimento a Torino dimostra l'impegno di Stellantis verso l'Italia», ha concluso Elkann.

La transizione verso l'elettrico sta mobilitando risorse ingenti da parte di gruppi e stati in tutto il mondo, a partire dal piano da 12 miliardi di dollari deciso dall'amministrazione Biden negli Stati Uniti. Ecco perché serve la cooperazione, ed è l'amministratore delegato Carlos Tavares a parlare del dialogo «molto produttivo» in atto con il governo italiano. Il manager portoghese ha tre «suggerimenti»: sostegno per l'acquisto di auto elettriche, un intervento sulla normativa Euro 7, e infine l'eterna battaglia sul costo del lavoro «per fronteggiare la concorrenza asiatica e cinese». I sindacati, presenti all'inaugurazione, parlano di un segnale concreto dell'azienda in attesa del tavolo sull'automotive, ma la Fiom sottolinea che «rimangono incertezze per gli stabilimenti italiani, a partire da Mirafiori». Il segretario della Cgil piemontese, Giorgio Airaudo, aggiunge: «Da governo, Regione e Comune ci saremmo aspettati qualcosa di più del ruolo di com-

parse». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Stellantis investe
sullo stabilimento
di Mirafiori:
collaborazione
pubblico e privato.
"Conferma il nostro
impegno verso l'Italia"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Hub di economia circolare di Mirafiori

1 INGRESSO
Arrivo e analisi di auto usate a fine vita o parti di auto, quali motori, assi, sistemi di cambio, sospensioni o altre parti di meccanica



2 LAVORAZIONE
Due officine si occuperanno di:

- 1 rigenerare le vetture che possono essere rimesse sul mercato
- 2 smontare e rigenerare i sistemi in singoli pezzi che saranno rivenduti con certificazione e a prezzi inferiori



3 USCITA
Così arriva l'auto usata rigenerata. E verranno vendute in tutto il mondo (anche in Europa) attraverso vari rivenditori, allo stesso modo verranno rivenduti i pezzi di ricambio





ALBERTO RAMPELLA/SIPA

Taglio del nastro
Da sinistra John Elkann, Alberto Cirio (governatore del Piemonte), Stefano Lo Russo (sindaco di Torino) e Carlos Tavares (ad Stellantis)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ECONOMIA CIRCOLARE

Elkann: Mirafiori green vince la buona politica

TEODORO CHIARELLI



«C'è bisogno di buona politica». Mancano due settimane al tavolo dell'automotive con governo, azienda, Regioni, Anfia e sindacati, e il messaggio di John Elkann è quanto mai significativo. - PAGINA 26

Inaugurati gli impianti per la rigenerazione di motori e batterie per auto elettriche. Stellantis soddisfatta per il tavolo convocato dal ministro Urso

Mirafiori nuovo hub dell'economia circolare

Elkann: "È il successo della buona politica"

IL CASO

TEODORO CHIARELLI

«C'è bisogno di buona politica». Mancano

due settimane al tavolo dell'automotive convocato il 6 dicembre a Roma con il governo, l'azienda, le regioni interessate, l'Anfia e i sindacati, e il messaggio di John Elkann è quanto mai significativo. Rivolto all'esecutivo, alle opposizioni e alle organizzazioni dei lavoratori. È il primo intervento volutamente "politico" del presidente di Stellantis da quando è alla guida delle attività della famiglia Agnelli. A differenza del nonno Gianni Agnelli, Elkann ha finora sempre evitato di prendere posizione al di fuori dei temi prettamente aziendali. Sceglie Torino e l'inaugurazione dell'hub di Mirafiori sull'economia circolare per il cambio di passo. Al suo fianco nello stabilimento torinese c'è l'ad, Carlos Tavares, e ci sono il governatore Alberto Cirio e il sindaco Stefano Lo Russo, protagonisti dell'accordo firmato nel 2022 per il rilancio della fabbrica di Torino. Il primo di For-

CARLOS TAVARES

AMMINISTRATORE DELEGATO
STELLANTIS



Il governo non tema il cambiamento. Lo status quo è un nemico. Bisogna agire oggi e non tra cinque anni

za Italia, il secondo del Pd. La vicenda torinese, per Elkann è un esempio e un metodo da riproporre. Il presidente di Stellantis ricorda come i due politici, al vertice di amministrazioni dal colore diverso, abbiano guardato innanzitutto all'obiettivo comune, creando le condizioni più favorevoli alla realizzazione del progetto dell'hub di Stellantis dove rinascono le auto. «Infatti - sottolinea Elkann chiamando l'applauso - nel giro di pochi mesi è pronto a partire. È stata definita concordia istituzionale. Per altri è pragmatismo. Ma forse la si può definire, semplicemente, buona politica».

Elkann ricorda che Melfi diventerà il centro della produzione di auto elettriche di media taglia, Cassino sarà specializzata nelle elettriche più grandi, mentre Termoli è impegnata nella riconversione dalla produzione di motori termici a gigafactory europea. Mirafiori, oltre alle produzioni esistenti della 500 elettrica e delle Maserati, sarà il centro per l'economia circolare, realizzato con un investimento di 40 milioni e un impianto per la produzione di trasmissioni elettriche. Impianto che farà da apripista nel mondo Stellantis. «Dopo Mirafiori - dice Tavares - abbiamo l'o-

JOHN ELKANN
PRESIDENTE
STELLANTIS



Vanno introdotti incentivi per i veicoli elettrici. Questo consentirebbe di produrre più Fiat 500 elettriche a Mirafiori

biiettivo di realizzare tre altri nuovi hub di economia circolare, uno in Nord America, uno in America Latina e uno Africa Medio Oriente, ma non abbiamo ancora deciso l'ordine delle future aperture perché vogliamo capire e imparare dalle attività italiane». Dice ancora Elkann: «L'insieme di queste azioni porterà Stellantis a produrre in Italia il più ampio portfolio di veicoli degli ultimi 10 anni, che amplieranno l'offerta di 10 dei nostri brand e copriranno 10 segmenti di mercato». Tavares parla di un confronto produttivo in corso con il governo e lo invita a non avere paura del cambiamento: «Lo status quo è il peggiore nemico. Bisogna agire oggi e non tra cinque anni».

L'ad del gruppo nato dalla fusione fra Fca e Psa fa tre richieste all'esecutivo: misure di sostegno per le auto elettriche, regolamentazione chiara e misure per la riduzione dei costi. «Innanzitutto suggerisco di mettere incentivi per i veicoli elettrici, perché questo consentirebbe di produrre più Fiat 500 elettriche a Mirafiori e noi siamo pronti. In secondo luogo abbiamo prodotti iconici come la Panda che possono essere messi in difficoltà da cambi di regolamentazione come la normativa Euro7: per mi-

gliorare la produttività, vanno rimossi gli ostacoli. In terzo luogo, per fronteggiare la concorrenza asiatica e cinese bisogna abbassare i costi della manodopera e dell'energia».

Tavares spiega che l'economia circolare ricopre un ruolo fondamentale nell'obiettivo di Stellantis di diventare un'azienda a zero emissioni nette di carbonio entro il 2038 e che la business unit punta a realizzare oltre 2 miliardi di euro di ricavi entro il 2030. L'hub di Mirafiori, denominato "SustainEra", avvia la sua prima fase di attività con la rigenerazione di motori, cambi e batterie per veicoli elettrici ad alta tensione, il ricondizionamento e lo smontaggio delle auto. Occupa una superficie di 73 mila metri quadri e avrà 550 dipendenti entro il 2025. L'ad non ha dubbi: «Non solo alleggerirà la pressione sul nostro pianeta, ma porterà anche valore finanziario a Stellantis, salvaguardando il nostro futuro».

I sindacati, presenti all'inaugurazione, parlano di un segnale concreto dell'azienda in attesa del tavolo sull'automotive. La Fiom, invece, sostiene che «le incertezze per gli stabilimenti italiani rimangono». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La business unit punta a realizzare oltre 2 miliardi di euro di ricavi entro il 2030



ANSA/ALESSANDRO DIMARCO

Il taglio del nastro con John Elkann, Alberto Cirio, Stefano Lo Russo e Carlos Tavares

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

I PROGETTI E LE PROMESSE

La scommessa al buio di un milione di automobili

Le fabbriche italiane destinate a modelli medi o di lusso. A Mirafiori nasce il centro per il riciclo delle elettriche

Pierluigi Bonora

Torino Ieri il taglio del nastro che dà il via, primo al mondo, all'Hub di Stellantis per l'Economia circolare, ubicato all'interno del polo di Mirafiori, a Torino; il prossimo 6 dicembre, a Roma, l'atteso «Tavolo Automotive» convocato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso; interlocutori, con Stellantis, la filiera rappresentata da Anfia, i sindacati e le autorità delle regioni che ospitano i siti produttivi. Due appuntamenti che guardano al «green» e, soprattutto, al futuro del Sistema Italia legato al mondo automotive. Obiettivo del governo è fare in modo che la produzione di veicoli nel Paese torni a quota 1 milione e oltre, ma anche di consolidare i centri di ingegneria e ricerca, che si investa su modelli innovativi e la riqualificazione dei lavoratori, sostenendo la riconversione della componentistica. È dal 2017, con 1.035.454 milioni di unità, che le fabbriche italiane di auto e furgoni non vedono una produzione a 6 zeri. Ora si cerca il modo di assicurare un colpo di acceleratore e con il contributo dello Stato.

In proposito, il presidente di Stellantis, John Elkann, nel suo intervento all'Hub di Mirafiori, guardando ai prossimi anni, ha parlato «del più ampio portafoglio prodotti degli ultimi anni». Negli ambienti della filiera si ipotizza una chiusura 2023 sopra le 800mila unità, quindi sui livelli del 2019 (818.880); più prudente, invece, il fronte sindacale che vede per la fine dell'anno una produzione tra 760mila e 780mila tra auto e veicoli commerciali a causa di un previsto rallentamento nella fabbrica di Cassino.

Le ragioni vanno ricercate nei preparativi della produzione di Grecale elettrico, il Suv compatto di Maserati che nel 2024 affiancherà le altre versioni.

In frenata, poi, risulta essere anche la Fiat 500 elettrica prodotta in Mirafiori. Alla vigilia del tavolo

col ministro arrivano novità per l'impianto di Cassino. Ieri, infatti, Stellantis ha mostrato, in un incontro riservato ai sindacati, i nuovi modelli Alfa Romeo, eredi di Giulia e Stelvio, con alimentazione 100% elettrica, che nasceranno dal 2024 sulla piattaforma "large". Mostrate anche le novità Jeep, Lancia e Ds assegnate a Melfi. E l'iconica Fiat Panda, come l'ha definita l'ad Carlos Tavares? Nel 2024 il nuovo modello sarà sfornato (non è ancora ufficiale) dall'impianto serbo ex Fca di Kragujevac, mentre quello attuale continuerà a uscire dalle linee di Pomigliano fino al 2027. In agguato, però, ci sono sempre i cambi di regolamentazione, come nel caso della normativa Euro 7. «Se si vuole migliorare la produttività - ha affermato Tavares - bisogna rimuovere gli ostacoli lungo la strada». Nessuna risposta, per ora, sul dopo Panda a Pomigliano dove sarebbe prevista la piattaforma "small". «Il problema - rileva un componentista - è che queste piattaforme appartenevano all'ex Psa con la conseguenza che le forniture premiano per lo più la Francia e altri Paesi. Vedremo».

I sindacati, intanto, si preparano ad affrontare il tavolo del 6 dicembre. «Urgente sarà riannodare i fili di un discorso che in questi mesi è proseguito senza portare a risultati».

Si mettano finalmente in campo programmi industriali, maggiori volumi e strategie per saturare gli impianti. Da parte sua, il governo deve favorire quei risultati concreti di politica industriale sinora rimasti sulla carta», avverte Roberto Benaglia segretario generale Fim-Cisl.



L'HUB DEL RICICLO A MIRAFIORI John Elkann, ieri era al Lingotto per una manifestazione di Stellantis dedicata all'economia circolare



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La trasformazione A regime 15 mila vetture l'anno. Tavares chiama il governo: più sussidi e più produzione

Mirafiori ora rigenera le auto

Stellantis apre a Torino il primo hub di Economia Circolare. Investiti 40 milioni

di **Christian Benna**

Lunga vita all'auto. Lunga vita a Mirafiori. Ieri alla porta 16 della grande fabbrica torinese, in corso Luigi Settembrini 53, i vertici di Stellantis hanno alzato il velo sul progetto di riconversione di quei 73 mila metri quadri che un tempo ospitavano le Presse e modellavano lamiera. Da domani l'area produttiva sarà dedicata al riciclo e alla rigenerazione di vetture arrivate a fine corsa. Il presidente Elkann: «Mirafiori continua a essere uno dei motori dell'evoluzione del nostro gruppo».

a pagina 2

A Torino il primo hub di Economia Circolare della multinazionale
Un investimento da 40 milioni. Saranno rigenerate 10 mila auto l'anno

Second Life Mirafiori Al via il polo del riciclo

Stellantis avvia l'attività di rigenerazione motori, cambi e batterie. Saranno impiegate 550 persone

Lunga vita all'auto. Lunga vita a Mirafiori. Ieri alla porta 16, in corso Luigi Settembrini 53, i vertici di Stellantis, presenti John Elkann e il ceo Carlos Tavares, hanno alzato il velo sul progetto di riconversione di quei 73 mila metri quadri che un tempo ospitavano le Presse dello storico stabilimento torinese. Dove una volta si modellavano le lamiera oggi nasce, per un investimento di 40 milioni di euro, il primo hub di Economia Circolare del gruppo franco-italiano, un impianto adattato al riciclo dei materiali di vetture esauste (motori, cambi e batterie) e anche alla rigenerazione di auto a fine corsa con nuove componenti. In pratica a Mirafiori, che resta comunque uno stabilimento produttivo, con quasi 90 mila vetture assemblate (perlopiù 500e e anche Maserati), nasce un centro che «allunga la vita» all'auto. Si stima che Sustainera, il nome del

nuovo Polo, impiegherà a regime 550 persone, riciclerà i materiali di circa 10 mila vetture l'anno e ne rimetterà a nuovo altre 15 mila auto.

«Oggi ogni nostro stabilimento ha assunto una chiara missione — ha affermato il presidente John Elkann — ad esempio Melfi diventerà il centro della produzione di auto elettriche di media taglia, Cassino sarà specializzata nel segmento delle elettriche più grandi, Termoli è impegnata in una riconversione fondamentale dalla produzione di motori termici a gigafactory europea». E Mirafiori «continua a essere uno dei motori dell'evoluzione del nostro gruppo e sarà un modello nel settore automotive, capace di coniugare rispetto per l'ambiente e sviluppo economico».

Il presidente di Stellantis ha ricordato che, dopo l'avvio del Battery Plant, l'attività di Software X, l'impegno per la ristrutturazione degli Enti cen-

trali in Green Campus, l'Hub di Economia Circolare rappresenta un nuovo tassello della riconversione del sito torinese. Ancora nel segno dell'auto.

«La 500e che produciamo a Torino è stata la più venduta in Germania ad ottobre. Il prossimo anno cominceremo la commercializzazione negli Usa». L'obiettivo di produrre 100 mila vetture a Mirafiori quest'anno rischia di non essere centrato. In proposito il ceo Carlo Tavares ha spiegato: «Ci piacerebbe produrre più 500e, ma servono più sussidi del governo ai consumatori». Il riassetto globale dell'auto ai tempi della rivoluzione elettrica quindi passa dall'efficienza dei processi. Stellantis conta di generare più di due miliardi dall'economia circolare. E quindi di trarre competitività da quelli che una volta erano rifiuti. «Bisogna garantire un flusso continuo di materie prime per evitare gli alti e bassi dell'inflazione — ha spiegato il top manager —. Per questo il

riciclaggio è molto competitivo. Secondo me i prezzi delle materie prime non scenderanno abbastanza da costare meno dei materiali riciclati». Alla presentazione dell'Hub per l'economia circolare erano presenti anche il sindaco Stefano Lo Russo e il governatore Alberto Cirio, autori del «patto» con Stellantis per il rilancio di Mirafiori. Ora la palla per allungare la vita all'auto nel nostro paese passa al governo. Il 6 dicembre il ministro del Mimit Adolfo Urso ha convocato un tavolo con Stellantis, Anfia e sindacati. Obiettivo? Tornare a produrre 1 milione di autoveicoli l'anno. Quelli riciclati non dovrebbero far parte del conto.

Christian Benna

© RIPRODUZIONE RISERVATA



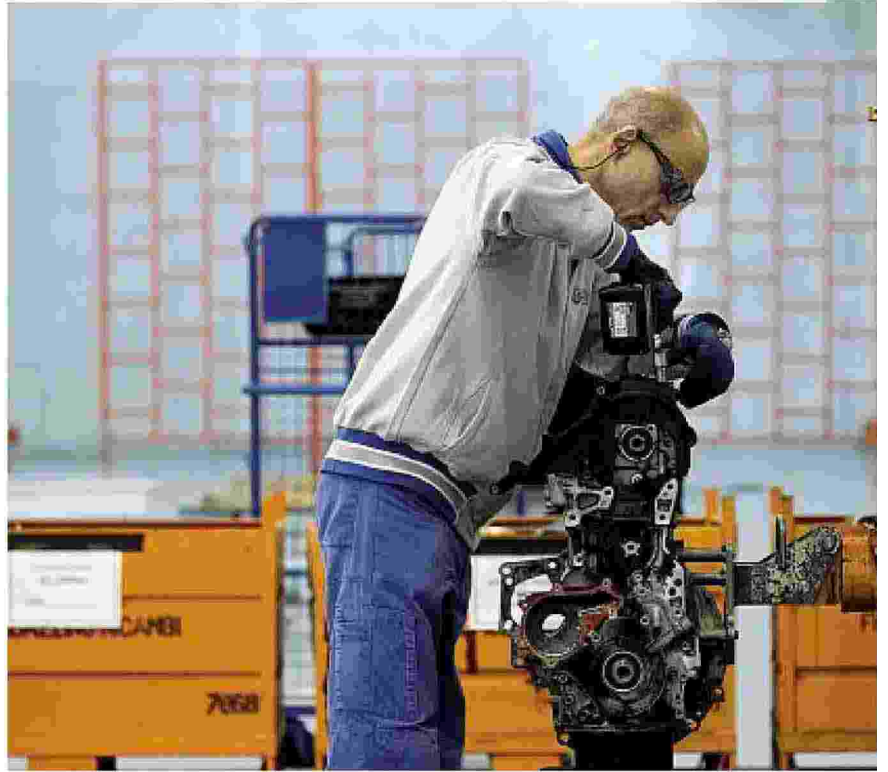
Il presidente John Elkann Mirafiori continua a essere uno dei motori dell'evoluzione del gruppo Stellantis



Il ceo Carlos Tavares Vogliamo produrre più 500e a Mirafiori ma il governo deve dare più sussidi a consumatori



Alberto Cirio Possiamo diventare la regione dell'economia pulita legata all'economia circolare



Fabbrica green Il primo hub di economia circolare di Stellantis si sviluppa in un'area di 73.000 metri quadrati dove le auto verranno rigenerate per essere riutilizzate e rivendute sul mercato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

I modelli

Panda regina inseguita dalla Dacia

alle pagine 10 e 11

I MODELLI

Panda stacca tutti nella corsa tra regine del mercato auto

L'utilitaria Fiat è di gran lunga la più immatricolata in Piemonte
Dacia Sandero la preferita a Biella e Asti, sorpresa Suzuki nel Vco

di **Massimiliano Sciuolo**

Panda, Panda, fortissimamente Panda. Anche nel mese di ottobre è una delle vetture storiche del settore utilitarie a svettare all'interno del mercato automobilistico piemontese (e valdostano). Lo certifica l'ultima rilevazione effettuata da **Anfia** su dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le immatricolazioni parlano chiaro: dalla fine di settembre alla notte di Halloween, le Fiat Panda messe su strada sono state molte di più rispetto a tutte le altre tipologie di vetture. Ma talmente tante che per arrivare a superare la soglia delle immatricolazioni della prima della classe bisogna sommare i numeri fatti dalle altre due auto sul podio e anche di quelle subito ai suoi piedi.

Tradotto in cifre, a ottobre le Fiat Panda immatricolate sono 2.892, mentre la seconda vettura più richiesta dal mercato è stata la Fiat 500X, con 1061 esemplari messi su strada. Sul terzo gradino c'è la Lancia Ypsilon, che si ferma poco sotto la soglia del migliaio con 991 auto, mentre poco distante si piazza

la Citroen C3, che ne ha registrate 923.

Una conferma, insomma, per un'automobile che nelle sue diverse "incarnazioni" ha sempre avuto un posto speciale nel cuore degli automobilisti, italiani e non solo. Ma è un dato rilevante anche il fatto che ci siano comunque due vetture Fiat ai primi due posti, con una Lancia a chiudere il trio di testa. Una sorta di "vittoria in casa", insomma. Il mondo Stellantis si manifesta anche al quinto posto della classifica con la Jeep Avenger, con 539 esemplari, seguita da Fiat 500 e da un'altra Jeep, la Renegade: le due vetture sono davvero a un'incollatura l'una dall'altra, visto che si registrano 519 e 517 esemplari. Quindi si trovano la Dacia Sandero, con 448 esemplari e una coppia di Alfa Romeo: la Tonale (con 417 vetture messe su strada) e la Stelvio (392).

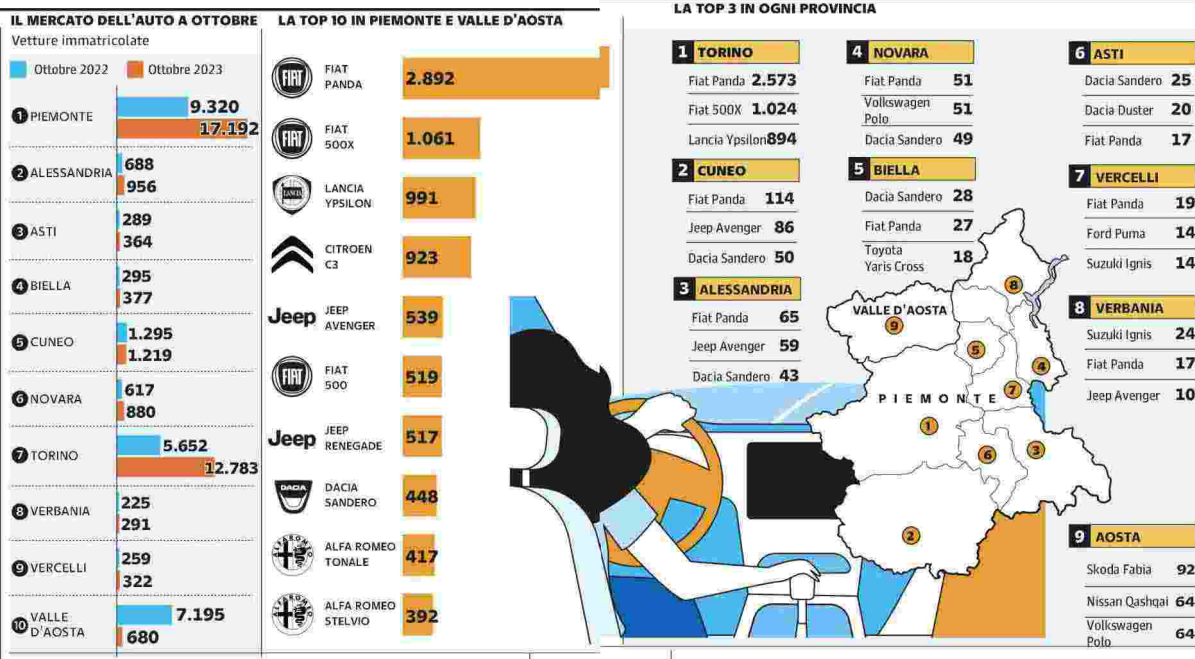
E se la Fiat Panda domina, inevitabilmente, la classifica tra le superutilitarie e utilitarie, il suo "regno" conta su diverse province, in Piemonte. E' infatti la vettura più venduta a Torino e nel suo territorio di riferimento, ma anche in provincia di Cuneo, così come in provincia di

Alessandria e in quella di Novara, così come in provincia di VerCELLI.

La situazione è diversa in provincia di Biella e in quella di Asti: qui è la Dacia Sandero a svettare sulle altre proposte automobilistiche, mentre la provincia del Verbano Cusio Ossola porta una novità sullo scenario generale evidenziando Suzuki Ignis come la più immatricolata. Ad Aosta, invece, è la Skoda Fabia a dominare la classifica dall'alto. La Panda tuttavia non si rassegna a un ruolo da comprimario, visto che a Biella è in seconda posizione, così come a Verbania, mentre ad Asti è in terza. Non compare, invece, tra le prime dieci posizioni ad Aosta.

Il regno della Panda non è però un fuoco di paglia: il suo primo posto non è minimamente minacciato nemmeno se si prendono in considerazione come periodo di analisi i primi dieci mesi del 2023. Da gennaio a ottobre, infatti, gli esemplari di questo tipo di Fiat messi su strada sono stati 21.669, mentre al secondo posto la Lancia Ypsilon si trova parecchio staccata, con "sole" 10.177 immatricolazioni. Al terzo posto si trova la

Jeep Renegade, che con 6992 esemplari recupera qualche posizione nel medio periodo, relegando le due Cinquecento (sia nella versione "normale" che sotto forma di 500X) al quarto e quinto posto in graduatoria. Dopo di loro l'Alfa Romeo Tonale, quindi la Jeep Compass, la Opel Corsa, la Citroen C3 e la Peugeot 208 a chiudere la top ten sui dieci mesi. Anche in questo caso, dominio Panda su Torino, Cuneo, Alessandria, Novara, Biella, Asti, Verbania e Aosta. Solo Vercelli sceglie la Dacia.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



A ottobre raddoppiate le immatricolazioni di vetture in Piemonte
Bene i motori a benzina, tengono le auto ibride e calano ancora le diesel

di **Massimiliano Sciullo** ● a pagina 10

Il mercato delle quattro ruote

Boom di vendite ottobre vale doppio

La regione subalpina
supera le 17 mila
vetture messe in strada
Bene i motori a
benzina, tengono
le auto ibride

Un ottobre da raddoppio. È quello del Piemonte, che in base alle immatricolazioni elaborate da Anfia sulla base dei dati ministeriali ha visto mettere su strada nel mese ben 17.192 esemplari, un dato in evidente crescita rispetto alle 9.320 del mese di ottobre di un anno fa. Un dato che viene in parte zavorrato dal risultato della Valle d'Aosta, che invece delle 7195 vetture di ottobre 2022 si è fermato a un dato decisamente più basso: 680 immatricolazioni in tutto. Un crollo probabilmente dettato dall'addio dato alla Vallée da una agenzia di leasing. Il risultato di queste due forze in opposizione tra di loro è un dato complessivo della macroregione che sale da 16.515 vetture del mese di ottobre 2022 alle 17.872 del mese scorso.

Per il Piemonte è soprattutto Torino a tirare la volata, con la sua provincia di riferimento. La città della Mole, infatti, ha accompagnato nel traffico veicolare 12.783 vetture, più del doppio rispetto alle 5.652 dello stesso mese del 2022. Sebbene con numeri in crescita, nessuna delle altre province è riuscita a fare altrettanto, sia in termini assoluti che relativi. Alessandria, infatti è salita da 688 a poche manciate di auto sotto quota mille (956), Novara è salita da 617 a 880 e Cuneo si è confermata la reginetta alle spalle del capoluogo con 1219 vetture. In questo caso, però, si evidenzia addirittura un piccolo calo rispetto a ottobre 2022, quando le vetture immatricolate erano state 1295. Crescono anche le province di Asti (da 289 a 364), Biella (da 295 a 377), Verbania (da 225 a 291) e

Vercelli, da 259 a 322.

La situazione appare piuttosto delineata anche nell'arco dei dieci mesi: in Piemonte si è saliti da 84.068 a 129.283 vetture. Mentre la frenata della Valle d'Aosta si nota ormai in maniera evidente, con una discesa da quasi 58mila immatricolazioni a quasi 40mila. Il saldo complessivo rimane comunque positivo, grazie al contributo piemontese: si sale infatti da 142.051 immatricolazioni a poco meno di 169mila.

È soprattutto l'auto a benzina a mostrare vivacità: a ottobre 2023 si è saliti da 3322 esemplari dell'anno precedente a 4719. Il diesel ha rallentato il passo (scendendo da 3738 a 3579), mentre le motorizzazioni alternative sono rimaste quasi stabili, salendo da 9455 a 9574. Nell'arco dei dieci mesi le tendenze si fanno più delineate, con un miglioramento che però riguarda tutte le voci di motorizzazione. In termini assoluti sono le alternative a svettare, ma la crescita percentuale più evidente è quella dei benzina. — **m.sci.**

I numeri

8.298

Modelli "tradizionali"

A ottobre, tra Piemonte e Valle d'Aosta, sono state immatricolate 4.719 auto a benzina e 3.579 vetture diesel

9.574

Le "alternative"

Tra gli altri motori cala il Gpl (1.406 vetture contro le 2.464 di ottobre 2022), salgono ibride (7.425) ed elettriche pure (378)



Mirafiori nuovo hub dell'economia circolare. Elkann: E' il successo della buona politica

Il presidente di Stellantis plaude alla «concordia istituzionale» tra Cirio (FI) e Lo Russo (Pd). Via alla rigenerazione di motori e batterie per auto elettriche «C'è bisogno di buona politica». Mancano due settimane al tavolo dell'automotive convocato il 6 dicembre a Roma con il governo, l'azienda, le regioni interessate, l'Anfia e i sindacati, e il messaggio di John Elkann è quanto mai significativo. Rivolto all'esecutivo, alle opposizioni e alle organizzazioni dei lavoratori. È il primo intervento volutamente "politico" del presidente di Stellantis da quando è alla guida delle attività della famiglia Agnelli. A differenza del nonno Gianni Agnelli, Elkann ha finora sempre evitato di prendere posizione al di fuori dei temi prettamente aziendali. Sceglie Torino e l'inaugurazione dell'hub di Mirafiori sull'economia circolare per il cambio di passo. Al suo fianco nello stabilimento torinese c'è l'ad, Carlos Tavares, e ci sono il governatore Alberto Cirio e il sindaco Stefano Lo Russo, protagonisti dell'accordo firmato nel 2022 per il rilancio della fabbrica di Torino. Il primo di Forza Italia, il secondo del Pd. La vicenda torinese, per Elkann è un esempio e un metodo da riproporre. Il presidente di Stellantis ricorda come i due politici, al vertice di amministrazioni dal colore diverso, abbiano guardato innanzitutto all'obiettivo comune, creando le condizioni più favorevoli alla realizzazione del progetto dell'hub di Stellantis dove rinascono le auto. «Infatti - sottolinea Elkann chiamando l'applauso - nel giro di pochi mesi è pronto a partire. È stata definita concordia istituzionale. Per altri è pragmatismo. Ma forse la si può definire, semplicemente, buona politica». Elkann ricorda che Melfi diventerà il centro della produzione di auto elettriche di media taglia, Cassino sarà specializzata nelle elettriche più grandi, mentre Termoli è impegnata nella riconversione dalla produzione di motori termici a gigafactory europea. Mirafiori, oltre alle produzioni esistenti della 500 elettrica e delle Maserati, sarà il centro per l'economia circolare, realizzato con un investimento di 40 milioni e un impianto per la produzione di trasmissioni elettriche. Impianto che farà da apripista nel mondo Stellantis. «Dopo Mirafiori - dice Tavares - abbiamo l'obiettivo di realizzare tre altri nuovi hub di economia circolare, uno in Nord America, uno in America Latina e uno Africa Medio Oriente, ma non abbiamo ancora deciso l'ordine delle future aperture perché vogliamo capire e imparare dalle attività italiane». Dice ancora Elkann: «L'insieme di queste azioni porterà Stellantis a produrre in Italia il più ampio portfolio di veicoli degli ultimi 10 anni, che amplieranno l'offerta di 10 dei nostri brand e copriranno 10 segmenti di mercato». Tavares parla di un confronto produttivo in corso con il governo e lo invita a non avere paura del cambiamento: «Lo status quo è il peggiore nemico. Bisogna agire oggi e non tra cinque anni». L'ad del gruppo nato dalla fusione fra Fca e Psa fa tre richieste all'esecutivo: misure di sostegno per le auto elettriche, regolamentazione chiara e misure per la riduzione dei costi. «Innanzitutto suggerisco di mettere incentivi per i veicoli elettrici, perché questo consentirebbe di produrre più Fiat 500 elettriche a Mirafiori e noi siamo pronti. In secondo luogo abbiamo prodotti iconici come la Panda che possono essere messi in difficoltà da cambi di regolamentazione come la normativa Euro7: per migliorare la produttività, vanno rimossi gli ostacoli. In terzo luogo, per fronteggiare la concorrenza asiatica e cinese bisogna abbassare i costi della manodopera e dell'energia». Tavares spiega che l'economia circolare ricopre un ruolo fondamentale nell'obiettivo di Stellantis di diventare un'azienda a zero emissioni nette di carbonio entro il 2038 e che la business unit punta a realizzare oltre 2 miliardi di euro di ricavi entro il 2030. L'hub di Mirafiori, denominato "SustainEra", avvia la sua prima fase di attività con la rigenerazione di motori, cambi e batterie per veicoli elettrici ad alta tensione, il ricondizionamento e lo smontaggio delle auto. Occupa una superficie di 73 mila metri quadri e avrà 550 dipendenti entro il 2025. L'ad non ha dubbi: «Non solo alleggerirà la pressione sul nostro pianeta, ma porterà anche valore finanziario a Stellantis, salvaguardando il nostro futuro». I sindacati, presenti all'inaugurazione, parlano di un segnale concreto dell'azienda in attesa del tavolo sull'automotive. La Fiom, invece, sostiene che «le incertezze per gli stabilimenti italiani rimangono».



IN EVIDENZA Giorgia Meloni Guerra in Israele Guerra in Ucraina Automotive Speciale Black Friday

Ad

Governo

Fiat, ultimatum al governo: gas scontato o andiamo via

24 Novembre 2023 - 08:16

A tutto gas. Chi pagherà il costo dell'energia per produrre automobili in Italia?

Osvaldo De Paolini Vittorio Macioce

0



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ad

089849

A tutto gas. Chi pagherà il costo dell'energia per produrre automobili in Italia? Stellantis fa sapere che in gran parte toccherebbe allo Stato. Questo è il patto, ma la realtà certe volte fa a botte con la fantasia. Mickey Mouse fa la faccia buffa davanti alle Topolino elettriche, nessuno ha pensato di appiccicarci la targa 313 e non sono amaranto, ma screziate, arcobaleno, farfallose, color torta o stracciatella. Cinque modelli unici, speciali, da collezionare, per i cento anni della Disney e del Lingotto, quella fabbrica che sfornava modelli senza sosta ed era la più grande d'Europa. La Fiat, come si chiamava un tempo, adesso è soprattutto un immaginario, il solco di una storia che un passo alla volta è svaporata, come qualcosa da ricordare, con la nostalgia che cambia tono alle ombre e al sudore. Il futuro dell'automobile italiana assomiglia a un museo, fantasmagorico, colorato, spettacolare, da guardare con gli occhi della meraviglia. È la «madeleine» della famiglia Agnelli.

Questa è la Fiat, Stellantis è un'altra cosa. È una multinazionale, con il portafoglio in Francia e la testa in Olanda. Quando pensa all'Italia vede problemi. Non conviene produrre qui. Carlos Tavares, di mestiere amministratore delegato, lo dice in faccia a tutti a Torino: «Mi piacerebbe produrre più 500 a Mirafiori, ma i costruttori cinesi hanno un vantaggio competitivo del 30 per cento». Cosa chiedono i grandi colossi quando ti fanno il «favore» di produrre qualcosa da te? Ti snocciolano condizioni ineluttabili. È il mercato, bellezza. È quello che hanno fatto Tavares e John Elkann a luglio quando sono andati a parlare con «les italiennes» al governo. Si sono presentati con un piano di massima, scritto proprio da Stellantis, su come sostenere l'industria automobilistica italiana e magari pure l'indotto. La risposta è stata più o meno questa: non siamo la buca delle lettere. Non è solo un problema però di buone maniere. È che i modelli dai grandi numeri, le cosiddette utilitarie, Stellantis li produce in Francia, Polonia, Serbia, Marocco e qui da noi resta la Panda di Pomigliano d'Arco, ma la nuova uscirà dagli stabilimenti di Kragujevac (lo stesso della 500L) in Serbia. La speranza è che la vecchia resti in produzione fino al 2027, ma il domani non passa da Napoli. Il governo avrebbe chiesto qualche certezza in più. Stellantis dovrebbe produrre in Italia un milione di veicoli entro il 2027. Tavares ci ha pensato e ha aperto una lunga trattativa con Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy. È cominciato così il percorso che porterà al tavolo di confronto previsto per il 6 dicembre. Ci sarà il ministro, le sette regioni dove ci sono fabbriche, Stellantis, i sindacati e l'Anfia, l'associazione che riunisce gli industriali dell'indotto. L'obiettivo principale è salvare posti di lavoro e dare una prospettiva a un settore delicato.

Stellantis si aspetta molto e chiede altrettanto. «Se si vuole migliorare la produttività - dice Tavares - bisogna rimuovere gli ostacoli lungo la strada». È così che mette sul tavolo tre condizioni. Il perno centrale è appunto quello dell'energia. Ci sono già rimborsi e incentivi, ma bisogna fare molto di più, una sorta di ulteriore statuto speciale per chi vede il mondo su quattro ruote. Tu fai profitti e lo Stato paga i costi fissi. È senza dubbio un buon affare. Poi c'è da far partire la solita rottamazione, per smaltire le auto vecchie e immaginare un mondo più «green». Fino a un certo punto, però. Non si esageri con i vincoli ambientali, perché la transizione ecologica ha un costo sociale. Se per esempio si vuole continuare a produrre la vecchia Panda a Pomigliano i vincoli europei dell'Euro 7 vanno sospesi. Tavares ci tiene a dire che sono consigli, amichevoli. Il presidente Elkann sottolinea che il dialogo è aperto e plaude al governo Meloni. «È stata chiamata concordia istituzionale, per altri è pragmatismo, ma forse la si può definire, più semplicemente, buona politica».

Il milione di veicoli è la grande promessa. Non importa che sotto ci sia un piccolo trucco, perché in realtà si parla anche di furgoni, camion e affini. Le auto prodotte al momento da Stellantis sono circa 500mila e se ci aggiungi il resto si arriva a oltre 800mila. Il milione alla fine non è molto lontano. Non è solo questo però il problema.

Stellantis è una multinazionale con uno Stato dentro (Parigi e Peugeot possiedono insieme il 13,2%) e qui sta l'anomalia: nonostante a Exor (la holding di Elkann) faccia capo la quota maggioritaria (il 14,3%) è chiaro a tutti chi comanda, dove è il cuore dell'impero. Romano Prodi lo ha scritto più volte: l'Italia è la provincia, e come tale viene trattata. Del resto, questa cruda verità emerge dai numeri. A fronte di 6 milioni di veicoli prodotti da Stellantis nel 2022, solo una porzione modesta è stata realizzata nel nostro Paese, perlopiù auto di nicchia, contro le assai più ricche produzioni di Polonia, Turchia e Spagna. Sarebbe questa la fusione «alla pari» tanto sbandierata al tempo del matrimonio con Peugeot? E adesso la proposta di un Patto che, alla luce dei grandi numeri citati, somiglia tanto a una elemosina, per di più in massima parte sostenuta da contributi di Stato.

Parigi val bene una messa?

Ad

Commenti

Attendi

I commenti saranno accettati:

- dal lunedì al venerdì dalle ore 10:00 alle ore 20:00
- sabato, domenica e festivi dalle ore 10:00 alle ore 18:00.

Ad



Elkann: «Mirafiori uno dei motori dell'evoluzione di Stellantis. Tavolo auto esempio di buona politica»

condividi l'articolo



TORINO - «Mirafiori continua a essere uno dei motori dell'evoluzione di Stellantis. Avete già ascoltato l'importanza che questo nuovo polo riveste per Stellantis, per la città di Torino e non solo: sarà un modello nel settore automotive, capace di coniugare rispetto per l'ambiente e sviluppo economico». Lo ha detto John Elkann, presidente di Stellantis, all'inaugurazione dell'hub di economia circolare a Mirafiori. «Rinnovarsi e costruire il futuro: ecco la prospettiva che si apre per Mirafiori. Qui c'è il senso dell'impegno che Stellantis prende con questo territorio.

ECONOMIA



LA SVOLTA
Kia, i servizi e i processi della mobilità sostenibile vanno molto oltre i veicoli all'avanguardia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



C'è un grande cambiamento in atto nell'auto, e questo territorio, insieme a Stellantis, ha le capacità per rinnovarsi e per esserne protagonista, ancora una volta» ha sottolineato Elkann. «Oggi ogni nostro stabilimento ha assunto una chiara missione». Così il presidente di Stellantis, John Elkann, che in occasione dell'inaugurazione del primo hub di economia circolare del gruppo a Mirafiori ha sottolineato come «ad esempio Melfi diventerà il centro della produzione di auto elettriche di media taglia, Cassino sarà specializzata nel segmento delle elettriche più grandi, Termoli è impegnata in una riconversione fondamentale dalla produzione di motori termici a gigafactory europea: un investimento di 2,1 miliardi di euro».



IL GIUDIZIO

Salvini: «L'industria dell'auto costa all'Italia ma delocalizza. Non vorrei un paese più green e più disoccupato»



L'OPERAZIONE

Stellantis riacquista azioni da Donfeng per 934 mln. Gruppo cinese manterrà quota pari a 1,58%



«L'insieme di queste azioni porterà Stellantis a produrre in Italia il più ampio portfolio di veicoli degli ultimi 10 anni, che ampliaranno l'offerta di 10 dei nostri brand e copriranno 10 diversi segmenti di mercato», ha osservato ancora Elkann. «C'è bisogno di buona politica». Lo ha detto il presidente di Stellantis, John Elkann. «Quando tutti i soggetti coinvolti e Stellantis condividono la stessa ambizione e concordano su un percorso comune, le idee diventano realtà, e l'Hub dell'Economia Circolare è la prova. È una politica che non cancella le differenze continua a raccogliere e a eseguire il mandato popolare. Ma quando vede un'opportunità lascia da parte le visioni di parte e trova la strada da percorrere insieme, nell'interesse. Come per il tavolo per l'automotive che il governo ha appena istituito, a cui parteciperanno Stellantis, le Regioni, i sindacati e Anfia».

condividi l'articolo



ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Kia, i servizi e i processi della mobilità sostenibile vanno molto oltre i veicoli all'avanguardia



Salvini: «L'industria dell'auto costa all'Italia ma delocalizza. Non vorrei un paese più green e più disoccupato»



Stellantis riacquista azioni da Donfeng per 934 mln. Gruppo cinese manterrà quota pari a 1,58%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Bagnaia: «Due mondiali? Penso solo alla gara». Ma Martin avvisa: «21 punti li recupero con la sprint e la gara»



Toyota Gazoo Racing 2024: nel Wec con de Vries al posto di Lopez. Wrc con Rovannerà e Ogier "part time"



Porsche Supercup e Carrera Cup 2024, Aldo Festante punta al titolo: «Non voglio essere solo il miglior giovane, ma il migliore»

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Eicma, lo show delle due ruote: ecco tutte le novità più interessanti dell'edizione 2023



Aprilia, ad Eicma arriva il kit "pista" per la nuova RS 457. Sviluppato da reparto Racing in vista del trofeo monomarca



Mobilize ad Eicma presenta Duo e mobilità del futuro. Brand in fiera, tra novità prodotto e servizi

76a CONFERENZA DEL TRAFFICO E DELLA CIRCOLAZIONE

L'auto di domani: sicura, sostenibile, accessibile Programma 9:30 REGISTRAZIONE DEI PARTECIPANTI 9:45 APERTURA DEI LAVORI INTERVIENE: Matteo SALVINI Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti SALUTI ISTITUZIONALI: Angelo STICCHI DAMIANI Presidente Automobile Club d'Italia 10:30 INTRODUCE IL TEMA: Giuseppina FUSCO Presidente Fondazione Caracciolo L'auto di domani: sicura, sostenibile, accessibile INTERVENTI: Ennio CASCETTA Presidente comitato scientifico Fondazione Caracciolo Guida autonoma e sicurezza Vito MAURO Componente comitato scientifico Fondazione Caracciolo Mobilità autonoma e connessa. Vito PIGNATELLI Presidente Itabia Carburanti alternativi e sostenibilità. 11:15 TAVOLA ROTONDA LA PAROLA AI PROTAGONISTI: ABB EMobility, Anfia, Ania, Aspi, Assogasliquidi, Bosch, Eni, Google, Motus-E, Snam, Unem, Unrae. Visite: Lascia un commento



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Stellantis

Panorama | Economia | Stellantis rilancia: nasce il primo Hub di Economia Circolare a Mirafiori



INDUSTRIA 24 November 2023

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis rilancia: nasce il primo Hub di Economia Circolare a Mirafiori

Gli elogi alla “concordia istituzionale” nel discorso del presidente, John Elkann: “Torino ha le capacità per rinnovarsi e per esserne protagonista, ancora una volta. Produrremo in Italia il più ampio portfolio di veicoli degli ultimi 10 anni”

Nadia Afragola

Stellantis inaugura il primo Hub di Economia Circolare a Mirafiori e rilancia il suo rapporto con Torino e il tessuto economico di una città che sta provando ad alzare la testa. Il presidente, **John Elkann**, con al fianco il Ceo **Carlos Tavares**, il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo e Alberto Cirio, Presidente della Regione Piemonte. Se fosse stato a Torino anche Antonello Venditti avrebbe di certo intonato: “*Certi amori non finiscono, fanno dei giri immensi e poi ritornano*”.

Temi sul tavolo: occupazione e posti di lavori in bilico, concorrenza cinese, aumento delle materie prime. Ma era una giornata di *cerimonie* e di riflessioni più che bilanci e soluzioni.

John Elkann lo abbiamo incontrato al Museo Nazionale dell'Automobile in occasione del taglio del nastro dell'imponente mostra “*Drive Different. Dall'Austerità alla mobilità del futuro*”, un racconto approfondito di cinquant'anni di politiche sulla mobilità, la ricerca tecnologica sui motori, la progettazione delle nuove aree urbane, l'innovazione nel trasporto pubblico e le invenzioni futuristiche: “Stellantis è al centro di questo racconto con l'ambizione di innovare nei suoi prodotti e servizi la mobilità di domani. ‘Drive Different’ è un'iniziativa di alto valore culturale e divulgativo del MAUTO, che evidenzia quanto la presenza dei nostri marchi italiani sia forte e proiettata verso il futuro” ha dichiarato ai microfoni Elkann.

Poi lo abbiamo ritrovato, anzi seguito, al quartier generale di Mirafiori. È stato lui ad accoglierci all'open day del primo Hub di Economia Circolare al mondo, SUSTAINera, che si occuperà di rigenerare motori, cambi e batterie per veicoli elettrici ad alta tensione, oltre a ricondizionare e smontare veicoli che non potranno più circolare. Parliamo di un investimento di 40 milioni di euro e dell'impiego complessivo di 550 addetti entro il 2025.

I PIÙ LETTI

NEWS

Gli ultimi sondaggi: le intenzioni di voto

SALUTE

Le polmoniti dei bambini spaventano Cina ed il mondo, ma non è il nuovo Covid

BEAUTY

I migliori calendari dell'avvento beauty

NEWS

Thomas, 16 anni, francese, ucciso perché bianco e nascosto dalla stampa

NEWS

Quale pena e condanna rischia Filippo Turetta

Stellantis

“Mirafiori continua a essere uno dei motori dell’evoluzione di Stellantis. Abbiamo avuto più occasioni per ritrovarci: l’inizio della produzione della 500elettica, l’inaugurazione dell’infrastruttura di ricarica smart grid per la mobilità elettrica, gli uffici sostenibili del GrEEen Campus, l’avvio del nuovo battery Technology Center. Oggi inauguriamo un polo che ha un’importanza strategica per Stellantis, per la città di Torino e non solo: sarà un modello nel settore automotive, capace di coniugare rispetto per l’ambiente e sviluppo economico”.

Da dove parte un simile progetto?

“Partirei dal rapporto di Stellantis con il territorio, per arrivare allo spirito di collaborazione con cui stiamo portando avanti i nostri progetti. Quando abbiamo creato Stellantis, abbiamo voluto unire le nostre forze per eccellere in un settore molto competitivo, come previsto dal nostro piano Dare Forward 2030. Abbiamo tracciato la rotta, stanziato le risorse e iniziato i lavori.

Se guardo all’Italia, ogni stabilimento ha assunto una chiara missione. Melfi diventerà il centro della produzione di auto elettriche di media taglia, Cassino sarà specializzata nel segmento delle elettriche più grandi. Termoli è impegnata in una riconversione fondamentale: dalla produzione di motori termici a gigafactory europea: un investimento di 2,1 miliardi di euro. A Mirafiori, oltre alle produzioni esistenti, dopo l’avvio del centro per l’economia circolare, prevediamo di realizzare anche un impianto per la produzione di trasmissioni elettriche, grazie alla nostra joint venture con Punch Powertrain. Queste azioni porteranno Stellantis a produrre in Italia il più ampio portfolio di veicoli degli ultimi 10 anni, che amplieranno l’offerta di 10 dei nostri brands e copriranno 10 diversi segmenti di mercato”.

Una fase di crescita, in altre parole.

“Certo. Alfa Romeo ha chiuso anche il terzo trimestre 2023 con risultati di vendita globali in costante crescita. Il dato complessivo annuo registra un solido +39%, grazie alla Tonale, la pluripremiata vettura prodotta allo stabilimento Giambattista Vico di Pomigliano.

Anche il marchio Fiat continua a crescere in tutti i mercati e si prepara

a lanciare negli Stati Uniti la 500e, che è la vettura 100% elettrica più venduta di Stellantis prodotta proprio qui a Mirafiori. Inoltre, la Fiat 500 ha conquistato la posizione di leader in Germania nel mese di ottobre superando ogni altro modello tedesco normalmente in cima alla classifica. Questi sono i fatti”.

Con l'Hub avete preso un bell'impegno con Torino.

“Qui c'è un insieme di risorse straordinarie su cui la città può contare per rinnovarsi e costruire il suo futuro. Rinnovarsi e costruire il futuro: ecco la prospettiva che si apre per Mirafiori. Qui c'è il senso dell'impegno che Stellantis prende con questo territorio. C'è un grande cambiamento in atto nell'auto, e questo territorio, insieme a Stellantis, ha le capacità per rinnovarsi e per esserne protagonista, ancora una volta.

Raccogliamo risultati frutto di una cooperazione, tra un insieme di soggetti: l'indotto, le università, i centri di ricerca e le amministrazioni locali. Quando tutti i soggetti coinvolti condividono la stessa ambizione e concordano su un percorso comune, le idee diventano realtà, e l'Hub dell'Economia Circolare che inauguriamo oggi ne è la prova. Nella sua fase progettuale il Presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio e il Sindaco di Torino Stefano Lo Russo hanno guardato innanzitutto all'obiettivo comune e hanno creato, ognuno per la sua parte, le condizioni più favorevoli per questo progetto”.

Ovviamente entra in gioco la politica.

“È stata chiamata concordia istituzionale. Per altri è pragmatismo. Ma forse la si può definire anche, più semplicemente, buona politica. È una politica che non cancella le differenze; continua a raccogliere e a eseguire il mandato popolare. Ma quando vede un'opportunità trova la strada da percorrere insieme, nell'interesse di tutti. Come nel caso del tavolo per lo sviluppo dell'automotive che il Governo italiano ha appena istituito, a cui parteciperanno Stellantis, le Regioni interessate, i sindacati e ANFIA. Di questa politica c'è bisogno, ovunque. E penso che di fronte a questo nuovo polo per l'economia circolare, da oggi l'Italia abbia un motivo in più per guardare con interesse a Torino”.

©Riproduzione Riservata

STELLANTIS

IL TUO ACCESSO **GRATIS** A 70.000 PNEUMATICI ... a portata di mano

INIZI A VEDERE LA LUCE DOPO
IL CAMBIO GOMME STAGIONALE?



≡ MENU

PneusNews.it

rivista online sul mondo dei pneumatici

✉ f 📷 in 🐦 🔍

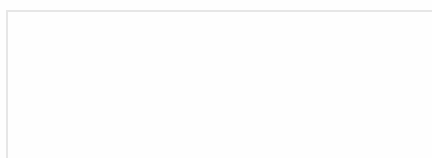


NOTIZIE

24 Novembre 2023



Bilancio positivo per Futurmotive – Expo & Talks, la fiera dedicata alla mobilità del futuro nel Quartiere Fieristico di Bologna



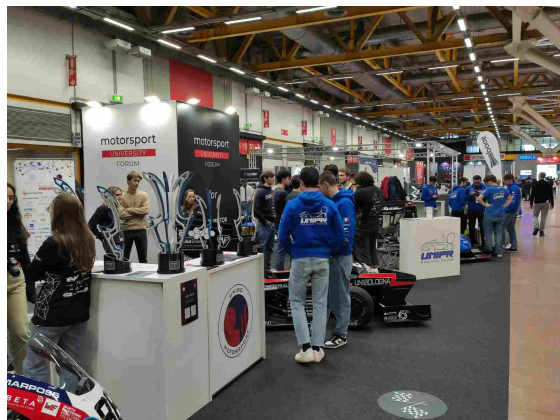
Il futuro della mobilità chiama, il settore automotive risponde. Si sono da poco concluse le due rassegne che hanno animato, la settimana scorsa, il **Quartiere Fieristico di Bologna**:

Futurmotive – Expo & Talks, lo spin-off di Autopromotec andato in scena dal 16 al 18 novembre scorsi nei padiglioni 14 e 19 dedicato ai temi della transizione energetica ed ecologica e alle innovazioni nel settore automotive, ed **E-CHARGE**, la rassegna dedicata alla filiera della ricarica dei veicoli elettrici, sulle infrastrutture e sui servizi ad essa connessi che ha occupato il padiglione 16.

Le **aziende partecipanti** alle due manifestazioni sono state in totale **302**; il numero degli operatori di settore che hanno partecipato alle rassegne confermano il grande interesse verso i temi trattati in entrambe: sono state registrate infatti un totale di **8.505 presenze**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



All'interno di Futurmotive – Expo & Talks, in particolare, è stato possibile accogliere 44 operatori provenienti dai mercati esteri grazie al supporto di MAECI – Ministero della Cooperazione e degli Affari Internazionali e di ICE – Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane: gli incontri realizzati all'interno dell'International Delegates and B2B Area collocata al padiglione 14 sono stati 120.

Per rispondere alle esigenze poste in essere dall'evento, il profilo dell'operatore è stato focalizzato sugli operatori automotive OEM (start up e PMI innovative) dotate di nuove soluzioni di termini di prodotto o servizio sulle nuove tecnologie quali elettrificazione, micro-mobilità, guida autonoma, veicolo connesso. L'obiettivo è stato quello di creare meeting one-to-one finalizzati al trasferimento tecnologico verso la filiera dei componentisti OEM e car designer italiani. Importante, sotto questo aspetto, è stata la collaborazione con [ANFIA](#) – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

Sempre grazie al sostegno delle Istituzioni, è stato possibile realizzare all'interno dei due padiglioni di Futurmotive – Expo & Talks il progetto Innovation Walk all'interno del quale, attraverso una serie di "stazioni", sono stati presentati alcuni dei più importanti prodotti e servizi innovativi dedicati alla transizione energetica realizzati da aziende italiane: le aziende coinvolte nel progetto, 16 in totale, appartengono al settore OEM, aftermarket e a quello dei servizi di mobilità condivisa.



Ancora grazie al supporto di MAECI e ICE – Agenzia sono state realizzate all'interno dei due padiglioni di Futurmotive due Arene Innovation Workshop dedicate agli approfondimenti organizzati da aziende, associazioni di categoria ed enti di settore. Spazio anche alle startup del settore della mobilità, raggiunte in collaborazione con WMF – We Make Future e Motor Valley Accelerator, che hanno avuto l'opportunità di presentarsi al pubblico di Futurmotive in due eventi di Pitch 'n Match ospitati all'interno dell'Arena Innovation Workshop del padiglione 14.



Grande partecipazione anche per i convegni istituzionali inseriti nel programma di Futurmotive Talks che hanno animato i giorni di manifestazione riunendo importanti rappresentanti delle Istituzioni, centri di ricerca, università e industria automotive. Futurmotive – Expo & Talks ha inoltre ospitato la prima edizione di FAAS Sustainability Day, evento organizzato dal Forum on Automotive Aftermarket Sustainability (FAAS), organizzazione che riunisce le più importanti Associazioni di categoria a livello europeo, CLEPA e

FIGIEFA.

“Quella appena conclusa è stata una prima edizione che ci lascia pienamente soddisfatti sotto tutti i punti di vista: la risposta da parte delle aziende di settore – e non solo – è stata più che positiva, e lo stesso vale per gli operatori che hanno visitato la rassegna. Come sempre dobbiamo ringraziare le Istituzioni, MAECI – Ministero della Cooperazione e degli Affari Internazionali, ICE – Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane e la Regione Emilia-Romagna, per averci supportato fin dall'inizio in questa nuova esperienza. Un ringraziamento particolare da parte nostra va poi ad [ANFIA](#), che in qualità di partner dell'iniziativa ha contribuito in termini di contenuti e non solo: una partnership importante, che dimostra ancora una volta come il nostro settore debba procedere compatto nell'attraversare questo momento di rivoluzione”, commenta **Renzo Servadei**, Amministratore Delegato di Autopromotec.

Concluso l'appuntamento con Futurmotive – Expo & Talks, gli organizzatori danno già appuntamento alla prossima edizione di **Autopromotec**, che dal **21 al 24 maggio 2025** festeggerà la sua 30esima edizione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Altri articoli che potrebbero interessarti



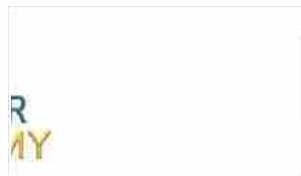
Le sfide della nuova mobilità protagoniste di Futurmotive – Expo & Talks

16 Gennaio 2023



Futurmotive – Expo & Talks prende forma: pubblicato online il pre-catalogo e il programma dei convegni

14 Luglio 2023



A Futurmotive riflettori sulla mobilità aziendale, grazie alla sinergia con Fleet Manager Academy

11 Aprile 2023



WinterContact TS 870

Affronta ogni condizione invernale in sicurezza



delle Imprese e del Made in Italy

Con Governo e Azienda, le Regioni interessate, **Anfia e Sindacati. Nel corso dell'Osservatorio sullo Stabilimento lucano, ribadita dallo stesso John Elkann la centralità di Melfi per la produzione di auto elettriche di media taglia**

© 24/11/2023 Alessandro Salveti

Lavoratori all'ingresso stabilimento Stellantis di Melfi

Convocazione ufficiale per il primo tavolo di Governo sul settore Automotive, il 6 dicembre a Roma. Basilicata in prima fila per difendere il futuro dello stabilimento di Melfi.

Nella sede del Ministero delle Imprese e dal Made in Italy, a confronto - oltre al Ministro Urso e Stellantis - anche le sette regioni interessate - tra cui la Basilicata - l'**Anfia** e i Sindacati.

L' Azienda chiede sostegno alla transizione, con incentivi alla vendita di veicoli elettrici e aiuti sul costo dell'energia.

Dello stabilimento lucano - intanto - si è parlato anche nel primo incontro dell' Osservatorio Nazionale su Stellantis. Il presidente John Elkann e l'Amministratore delegato Tavares hanno presentato il Piano Produttivo per tutte le fabbriche.

"Melfi - ha spiegato la governance aziendale - diventerà il centro della produzione di auto elettriche di media taglia".

Cinque le macchine che saranno prodotte a San Nicola: le due DS, una a marchio Jeep, una Lancia e una Opel.

Passi avanti in una partita più ampia in cui è sempre presente anche l'indotto, che aspetta - oltre al piano di Governo - anche i nuovi fondi regionali.

Tag tavolo al ministero delle imprese Convocazione

comsteel right

Gruppo fiori - manchette

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS PREZZI MERCATI SIDERWEB AZIENDE EVENTI ABBONAMENTI SHOP MADE IN STEEL



SCOPRI SIDERWEB

RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



PROVA GRATUITA >



Vicini

ARTICOLI SIMILI

Home > Top > STEELWEEK: l'acciaio nell'industria manifatturiera

STEELWEEK: l'acciaio nell'industria manifatturiera

Ricavi e redditività in rallentamento per i settori che trasformano l'acciaio. Atteso un lieve rimbalzo nel 2024

24 novembre 2023



Al centro di questa puntata di STEELWEEK i settori industriali che fanno dell'acciaio la loro materia prima: meccanica strumentale, macchinari, costruzioni, automotive e altri mezzi di trasporto, oil & gas. Cinque comparti che sono stati oggetto di approfondimento nella **seconda parte dello studio Bilanci d'Acciaio** **firmato siderweb**. Dopo aver registrato una crescita di ricavi e redditività nel 2022, hanno visto un rallentamento degli stessi indicatori nel 2023 e si apprestano a chiudere il 2023 con un ulteriore peggioramento, mentre per il 2024 si attendono un rimbalzo, anche se lieve. Questo il quadro delineato grazie a **Stefano Ferrari** (responsabile dell'Ufficio Studi di siderweb) e ai contributi di **Gianmarco Giorda** (direttore generale ANFIA), **Massimo Angelo Deldossi** (vicepresidente ANCE) e **Marco Nocivelli** (presidente ANIMA).

24 novembre 2023

STEELWEEK: L'ACCIAIO NELL'INDUSTRIA MANIFATTURIERA

Ricavi e redditività in rallentamento per i settori che trasformano l'acciaio. Atteso un lieve rimbalzo nel 2024

di Redazione siderweb

22 novembre 2023

INDUSTRIA MANIFATTURIERA: DOPO DUE ANNI POSITIVI ORA DOMINA L'INCERTEZZA

Grande fiducia nella capacità del mondo imprenditoriale italiano di superare tutte le sfide

di Redazione siderweb

18 febbraio 2023

STEELWEEK: STOP ALLE AUTO INQUINANTI, L'IMPATTO SULL'ACCIAIO

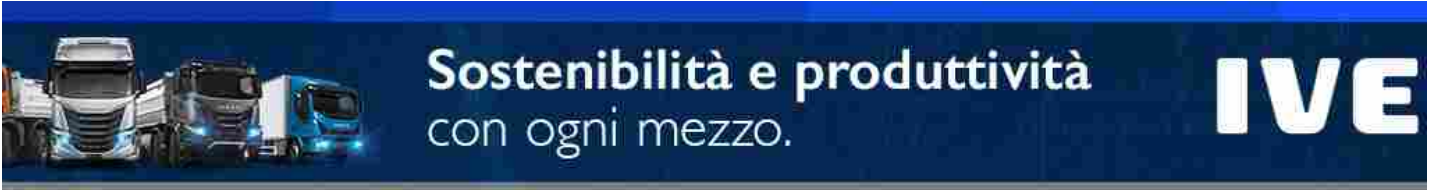
Il provvedimento non ha mancato di sollevare preoccupazioni nel settore auto e nel mondo industriale in generale

di Redazione siderweb

14 novembre 2023

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Venerdì, 24 Novembre 2023

Powered by TRASPORTALE

Redazione Pubblicità Newsletter Richi

f X y in @

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

ULTIM'ORA VEICOLI LOGISTICA EVENTI CONSTRUCTION LEGGI E NORMATIVE INFRASTRUTTURE ASSOCIAZIONI AFTERMARKET BLOG SOLUTRANS



Home › Eventi › Buona la prima per Futurmotive – Expo & Talks



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



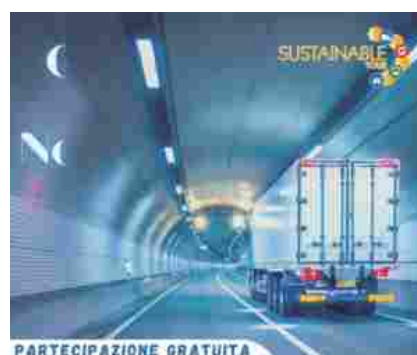
Bilancio positivo per Futurmotive – Expo & Talks, la fiera dedicata alla mobilità del futuro nel Quartiere Fieristico di Bologna

Il futuro della mobilità chiama, il settore automotive risponde. Si sono da poco concluse le due rassegne che hanno animato, la settimana scorsa, il Quartiere Fieristico di Bologna: **Futurmotive – Expo & Talks**, lo *spin-off* di Autopromotec andato in scena dal 16 al 18 novembre scorsi nei padiglioni 14 e 19 dedicato ai temi della transizione energetica ed ecologica e alle innovazioni nel settore automotive, ed **E-CHARGE**, la rassegna dedicata alla filiera della ricarica dei veicoli elettrici, sulle infrastrutture e sui servizi ad essa connessi che ha occupato il padiglione 16.



Le aziende partecipanti alle due manifestazioni sono state in totale 302; il numero degli operatori di settore che hanno partecipato alle rassegne confermano il grande interesse verso i temi trattati in entrambe: sono state registrate infatti un totale di 8.505 presenze.

All'interno di Futurmotive – Expo & Talks, in particolare, è stato possibile accogliere **44 operatori provenienti dai mercati esteri grazie al supporto di MAECI – Ministero della Cooperazione e degli Affari Internazionali e di ICE – Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane**: gli incontri realizzati all'interno dell'International Delegates and B2B Area collocata al padiglione 14 sono stati 120. Per rispondere alle esigenze poste in essere dall'evento, il profilo dell'operatore è stato focalizzato sugli operatori automotive OEM (start up e PMI innovative) dotate di nuove soluzioni di termini di prodotto o servizio sulle nuove tecnologie quali elettrificazione, micro-mobilità, guida autonoma, veicolo connesso. L'obiettivo è stato quello di creare meeting one-to-one finalizzati al trasferimento tecnologico verso la filiera dei componentisti OEM e car designer italiani. Importante,



sotto questo aspetto, è stata la collaborazione con [ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica](#).



Futurmotive: Le sfide della decarbonizzazione nel comparto della mobilità

Sempre grazie al sostegno delle Istituzioni, è stato possibile realizzare all'interno dei due padiglioni di *Futurmotive – Expo & Talks* il **progetto Innovation Walk** all'interno del quale, attraverso una serie di "stazioni", sono stati presentati alcuni dei più importanti prodotti e servizi innovativi dedicati alla transizione energetica realizzati da aziende italiane: le aziende coinvolte nel progetto, 16 in totale, appartengono al settore OEM, aftermarket e a quello dei servizi di mobilità condivisa. Ancora grazie al supporto di MAECI e ICE – Agenzia sono state realizzate all'interno dei due padiglioni di *Futurmotive* due **Arene Innovation Workshop** dedicate agli approfondimenti organizzati da aziende, associazioni di categoria ed enti di settore. Spazio anche alle startup del settore della mobilità, raggiunte in collaborazione con **WMF – We Make Future e Motor Valley Accelerator**, che hanno avuto l'opportunità di presentarsi al pubblico di *Futurmotive* in due eventi di Pitch 'n Match ospitati all'interno dell'Arena Innovation Workshop del padiglione 14.

Grande partecipazione anche per i **convegni istituzionali** inseriti nel programma di *Futurmotive Talks* che hanno animato i giorni di manifestazione riunendo importanti rappresentanti delle Istituzioni, centri di ricerca, università e industria automotive. *Futurmotive – Expo & Talks* ha inoltre ospitato la prima edizione di **FAAS Sustainability Day**, evento organizzato dal Forum on Automotive Aftermarket Sustainability (FAAS), organizzazione che riunisce le più importanti Associazioni di categoria a livello europeo, CLEPA e FIGIEFA.




Taglio del nastro Futurmotive 2023








"Quella appena conclusa è stata una prima edizione che ci lascia pienamente soddisfatti sotto tutti i punti di vista: la risposta da parte delle aziende di settore – e non solo – è stata più che positiva, e lo stesso vale per gli operatori che hanno visitato la rassegna. Come sempre dobbiamo ringraziare le Istituzioni, MAECI – Ministero della Cooperazione e degli Affari Internazionali, ICE – Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane e la Regione Emilia-Romagna, per averci supportato fin dall'inizio in questa nuova esperienza. Un ringraziamento particolare da parte nostra va poi ad ANFIA, che in qualità di partner dell'iniziativa ha contribuito in termini di contenuti e non solo: una partnership importante, che dimostra ancora una volta come il nostro settore debba procedere compatto nell'attraversare questo momento di rivoluzione", commenta **Renzo Servadei**, Amministratore Delegato di Autopromotec.

La prossima edizione di Autopromotec

Concluso l'appuntamento con Futurmotive – Expo & Talks, gli organizzatori danno già appuntamento alla prossima edizione di Autopromotec, che dal 21 al 24 maggio 2025 festeggerà la sua 30esima edizione.



Redazione
<https://www.trasportale.it>
 Il canale di informazione e comunicazione multimediale del mondo del trasporto.



ANFIA e ANITA insieme alla COP28 di Dubai

ANFIA e ANITA parteciperanno alla 28^ sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP28) in programma a Dubai dal 30 novembre al 12 dicembre. Con il side-event in programma il 10 dicembre verrà presentata la roadmap per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto merci

11/24/2023 di Redazione



ANFIA e ANITA parteciperanno alla 28^ sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP 28), in programma a Dubai dal 30 novembre al 12 dicembre. Con il side-event in programma il 10 dicembre verrà presentata la roadmap per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto merci.

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha infatti selezionato, tra le molte candidature ricevute, la proposta di side event **"La transizione del trasporto merci su gomma, una sfida strategica di sostenibilità e competitività"**, avanzata dalle due associazioni, da tempo impegnate insieme per l'efficiamento e la sostenibilità del trasporto pesante.

In primo piano

Prova verità: Renault Trucks T480 High. "Sono fan della Losanga grazie al Magnum"

11/14/2023 Prove

Ford Trucks, con l'F-Max un tuffo nel passato per prepararsi al futuro

10/30/2023 Truck

Il 30 novembre all'interporto di Torino torna il Sustainable Tour. Iscrizioni aperte

11/15/2023 Sustainable Tour

Nuova vita ai teloni da camion usati? Ci pensa Freitag

11/17/2023 In Vetrina

[VIDEO] A Ecomondo 2023 sfide e complessità della transizione energetica. Le ricette dei costruttori presenti

11/09/2023 Eventi, Video

ANFIA e ANITA porteranno un importante contributo, in rappresentanza delle filiere italiane dell'automotive e dell'autotrasporto, al dibattito sulle azioni da intraprendere per accelerare la decarbonizzazione della mobilità, attraverso lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie a zero emissioni e dei carbon neutral fuels, dando voce alle testimonianze delle imprese, che presenteranno progetti evoluti per l'efficientamento e la sostenibilità del trasporto merci.

L'evento si terrà nel Padiglione italiano - situato nella 'Blue Zone' dell'Expo City Dubai - il 10 dicembre alle 09.30 GMT+4 (ora locale).

ANFIA

Anita

cambiamento climatico

COP28

Articoli correlati

Global mobility call: sostenibilità è andare oltre le barriere

11/07/2023 ↳ Uncategorized

Clarios acquisisce l'unità batterie di Paragon

10/26/2023 ↳ Uncategorized

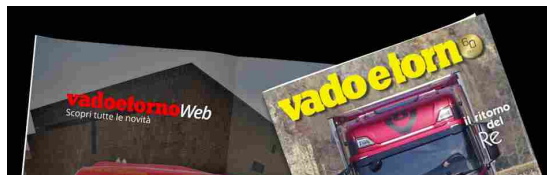
IVECO Capital ed Eurowag collaborano per offrire soluzioni di pagamento integrate per veicoli commerciali e industriali

10/11/2023 ↳ Uncategorized

San Gottardo, il tunnel ha riaperto venerdì

09/18/2023 ↳ Uncategorized

Sfoggia comodamente la nostra rivista cartacea e rimani aggiornato!



ABBONATI ORA

Piccole e pronte alla rivoluzione Ecco le elettriche da 20 mila euro

Si preparano al debutto le citycar a zero emissioni che costano come le auto a benzina

Il fenomeno

di **Edoardo Nastri**

Ormai è un leitmotiv. In Italia le auto elettriche non decollano. Il confronto con gli altri grandi mercati europei, dove si vendono più auto a batteria che diesel, fotografa una situazione chiara: nei primi dieci mesi dell'anno in Italia le immatricolazioni di veicoli elettrici sono state 51 mila contro 230 mila in Francia e ben 424 mila in Germania. Una situazione che rischia di mandare in tilt i costruttori che hanno investito decine di miliardi nell'elettrificazione e si preparano — chi prima chi dopo — alla conversione totale della produzione da auto benzina e diesel ad auto elettriche. E se è vero che come diceva Shakespeare «Quando il denaro scorre veloce tutte le porte si aprono», allora la ragione della scarsa diffusione dell'auto elettrica nel nostro Paese sarebbe anche imputabile ai prezzi alti d'acquisto che spaventano gli automobilisti italiani.

Le ultime novità ci raccontano un'inversione di tendenza con più di qualche sorpresa. Una rivoluzione che parte dal basso, affidata a modelli popolari che sono elettrici, ma costano come i loro omologhi a benzina. Il tetto? 20 mila euro a cui sottrarre fino a 5 mila euro di incentivi che, almeno per il 2024, dovrebbero restare invariati.

La Renault Twingo torna con quelle forme tondeggianti, compatte e simpatiche che avevano stregato gli automobilisti quando nel 1992 era apparsa per la prima volta al Salone di Parigi: 14 anni dopo era ancora in vendita. La nuova Twingo debutterà nel 2024, sarà solo elettrica e avrà un prezzo di 20 mila euro, molto vicino a un'auto e benzina di pari livello. Un miracolo? No, la tecnologia fa passi avanti e i prezzi scendono. Lavorando sui consumi delle elettriche non sarà necessario equipaggiare le citycar con enormi e costosi pacchi batteria, basterà renderle più efficienti per consentire loro di percorrere più strada con lo stesso pieno. Secondo quanto dichiarato da Renault, la nuova Twingo consumerà 10 kWh di energia ogni 100 chilometri. Tradotto: pochissimo.

Numeri che sia avvicinano

a quelli della Citroën ë-C3, piccola elettrica che nella versione con 320 chilometri di autonomia costa 23.900 euro e che avrà una variante da 200 chilometri di autonomia il cui prezzo scenderà appena sotto il muro dei 20 mila euro, a cui sottrarre gli incentivi. La C3 ha 113 cavalli e batterie LFP (più economiche perché senza Nickel, manganese e cobalto) da 44 kWh fornite dalla società Catl che si ricaricano in mezz'ora sfruttando le colonnine veloci.

Ma la ë-C3 è molto di più. Sotto la sua carrozzeria si nasconderebbe quella della nuova Fiat Panda, l'auto più venduta in Italia, che arriverà nell'estate del 2024 anche in versione elettrica con prezzi sostanzialmente identici a quelli della gemella francese. Il design è ancora top secret — probabile prenda spunto dalla concept car Centoventi del 2019 — così come il luogo di produzione. Oggi la Panda viene costruita a Pomigliano d'Arco, ma per il nuovo modello non si escluderebbe l'est Europa, forse la Serbia visto il recente addio della 500 L dallo stabilimento di Kragujevac. Il 6 dicembre Stellantis siederà al tavolo con il ministero delle Imprese e del made in

Italy, l'Anfia (associazione nazionale della filiera industria automobilistica), le Regioni e i sindacati per decidere del suo futuro produttivo nel Paese e la Panda potrebbe essere al centro della discussione.

La partita si gioca a livello internazionale perché i concorrenti extra europei non stanno a guardare. Nella seconda metà del 2024 dovrebbe debuttare la Hyundai Caver, piccola elettrica dai colori sgargianti. I rumors raccontano di un pacco batterie da 35,2 kWh per un'autonomia di 250 chilometri e consumi ridotti, garantiti dalle batterie, di nuovo, di tipo LFP. Il prezzo sarebbe allineato a quello delle concorrenti europee e simile a quello dell'agguerrita Kia EV1, citycar elettrica alle griglie di partenza nel giro di un paio d'anni.

Insomma, le piccole a zero emissioni e basso costo stanno arrivando e in concomitanza si preparano al debutto anche una marea di nuovi modelli di fascia media e con prezzi accessibili, da 25 mila euro: dalle Renault 4 e Renault 5 alla Volkswagen ID.2, dalla Nissan Micra alla Kia EV2. E chissà che non possa tornare a sorpresa anche la mitica Fiat Multipla.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

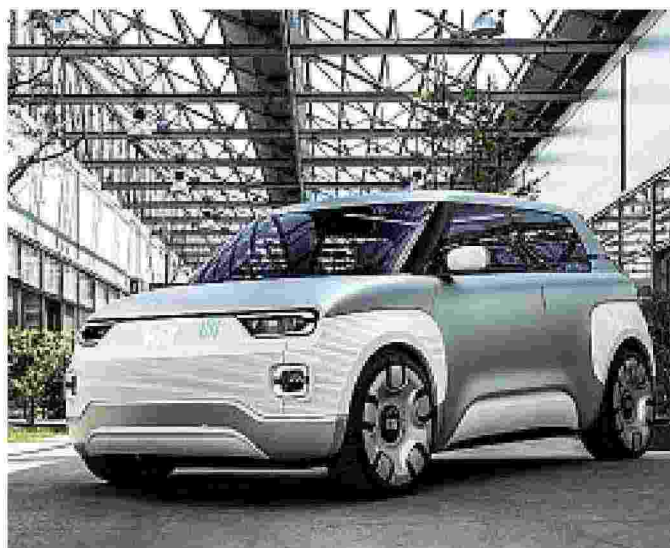
Cambio di passo

La scarsa diffusione dell'auto elettrica sarebbe imputabile ai prezzi d'acquisto alti





La Renault Twingo elettrica è attesa il prossimo anno



La Fiat Panda riprenderà il design della concept Centoventi (in foto)



La Hyundai Casper dovrebbe debuttare nell'estate del 2024



La Citroën ë-C3 è già in vendita e ha un'autonomia di 320 chilometri

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

INDUSTRIA ITALIANA

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

ECONOMIA ITALIANA
& TREND

AZIENDE
INDUSTRIALI

DIGITALE,
ICT, IA

AUTOMAZIONE,
ROBOT, MACHINERY

ENERGIA &
INDUSTRIA



CHI SIAMO

APM
ADVANCED PROJECT MANAGEMENT

LA NUOVA PIATTAFORMA DI
ADVANCED PROJECT MANAGEMENT

Ripensa il tuo modo di gestire **commesse** e **progetti**

ECONOMIA ITALIANA & TREND

Acciaio alle stelle! A rischio componentitisti, costruzioni, meccanica, oil&gas

di Laura Magna ♦ Tutti i settori trainanti della nostra economia stanno subendo l'impatto delle quotazioni: nel 2024 è attesa una leggera ripresa. Gianmarco Giorda (**Anfia**): il maggior rischio è sui componentitisti automotive. Massimo Angelo Deldossi (Ance): speranza Pnrr. Marco Nocivelli (Anima): potenziare Industria 4.0 per abbattere l'incertezza. Decarbonizzazione, regionalizzazione e cigni neri: i tre trend di un futuro nebuloso per l'acciaio

27 Novembre 2023



Il caro acciaio sta deprimendo l'industria italiana. La **manifattura** del nostro Paese, già in un contesto di debolezza congiunturale, sta subendo fortissimo, l'impatto di quotazioni alle stelle di quella che è una materia prima cruciale. Parliamo di automotive, costruzioni, macchine, oil & gas. Tutti settori trainanti per la nostra economia che fanno ampio uso di acciaio grezzo e soprattutto di semilavorati e componenti. Tutte le filiere citate, non a caso, hanno visto rallentare nel 2022 ricavi e redditività, che invece erano migliorati nel 2021. Dopo il Covid, è tornata a preoccupare la **rischiosità operativa e finanziaria**: il 2023 si chiuderà dunque con una situazione economico-finanziaria in peggioramento e il rimbalzo atteso nel 2024 potrebbe essere meno deciso rispetto alle attese.

È quanto emerso dall'analisi di **siderweb** – La community dell'acciaio basata sui numeri contenuti in Bilanci d'Acciaio 2023, giunto alla sua 15esima edizione e di cui qualche giorno fa è stato presentato l'approfondimento dedicato agli utilizzatori. L'Ufficio Studi siderweb, con la collaborazione dei professori **Claudio Teodori** e **Cristian Carini** dell'Università degli Studi di Brescia, ha analizzato dal punto di vista economico-finanziario i bilanci del triennio 2020/2022 di 3.694 imprese attive nella fabbricazione di **prodotti in metallo**, nella fabbricazione di **macchine e apparecchiature**, nella fabbricazione di **autoveicoli** e altri **mezzi di trasporto**, nelle **costruzioni** e nell'**energia** e **oil & gas**. Quasi 3mila hanno meno di 50 dipendenti e hanno generato un fatturato di 355,95 miliardi di euro, con un valore aggiunto di 72,39 miliardi di euro; l'Ebitda a 35,58 miliardi di euro; il reddito netto a 19,62 miliardi di euro.





Insomma, si tratta davvero dello scheletro su cui si poggia la nostra economia. Per questo è necessario attuare strategie difensive che sono quelle proposte dai diversi rappresentanti delle industrie critiche, in particolare, **Gianmarco Giorda** (direttore generale **Anfia**), **Massimo Angelo Deldossi** (vicepresidente Ance) e **Marco Nocivelli** (presidente Anima).

Le previsioni: lo stato dell'arte dell'industria dell'acciaio

Secondo i dati più aggiornati di **Federacciai**, l'associazione di categoria presieduta da **Antonio Gozzi (Dufenco)** l'Europa produce circa 150 milioni di tonnellate all'anno di acciaio su un totale mondiale di quasi 2 miliardi, prevalentemente concentrate in Asia e in Cina che, da qualche tempo, ha superato il miliardo di tonnellate annue di acciaio prodotto. L'Italia, con un fatturato di circa 66 miliardi di euro nel 2022 (+15,8% rispetto al 2021), si conferma il secondo produttore di acciaio dell'Ue, alle spalle della Germania e prima della Francia, e il primo produttore d'acciaio con forno elettrico. Siamo inoltre l'11esimo produttore al mondo, alle spalle dell'Iran e davanti a Taiwan.

Nel report **Bilanci d'Acciaio 2023**, vengono scandagliati i bilanci di 1.669 imprese, le quali presentano 93,4 miliardi di fatturato, 94,3 di valore della produzione, 14,5 di valore aggiunto, 9,4 di Ebitda, 5,1 di reddito netto, 74 di capitale investito e 31,5 di mezzi propri. I valori economici del 2022 sono ampiamente superiori a quelli dell'anno precedente, che già si era connotato per una forte ripresa dopo la crisi pandemica. In particolare, la crescita del fatturato e del valore della produzione nel 2022 è molto alta, vicina al 17% e considerando l'intero triennio, l'aumento medio annuo è del 37%. Numeri importanti su cui ha avuto un impatto positivo la crescita delle quantità ma soprattutto l'aumento dei prezzi (che è proseguito nel 2023). Ma l'aumento del fatturato non ha corrisposto a un parallelo incremento della marginalità: perché contestualmente sono diminuiti i consumi e sono cresciuti i costi energetici. La buona notizia è che le **siderurgie** hanno visto migliorare in generale, invece, la situazione debitoria e la liquidità: le aziende siderurgiche sono così più preparate ad affrontare gli scossoni rispetto al passato.

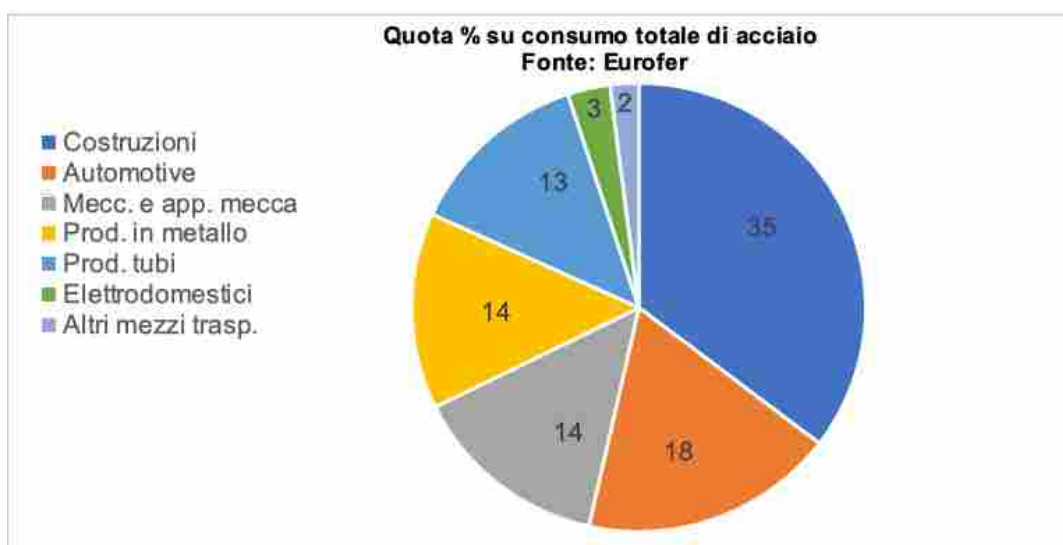
	Fatturato	Ebitda	Utile	Valore aggiunto
2022	93.381	9.387	5.077	14.541
2021	80.063	7.566	3.652	12.595
Var. % 2022/21	16,63%	24,06%	39,00%	15,45%

I principali risultati. Fonte: Bilanci d'Acciaio 2023. Dati in milioni di €

L'impatto sui settori utilizzatori: ecco perché rallenteranno

Lo stesso non si può dire, come anticipato, dei settori utilizzatori. Eurofer, l'associazione dei **produttori siderurgici europei**, si aspetta un incremento della domanda reale di acciaio in Unione europea, quindi quella dei settori industriali e delle costruzioni. La domanda aumenterà dello 0,2% nel 2024, con un consumo apparente (un dato che tiene conto del ciclo delle scorte, quindi epurato dall'export e a cui si aggiunge l'import) del +7,6%. Il consumo apparente misura l'ammontare di **acciaio consumato** nel Paese ed è dunque un dato molto importante, in quanto termometro della **produttività** corrente delle industrie utilizzatrici. Anche l'Italia vedrà il consumo apparente crescere (+4,8%, con un incremento dei volumi di poco più di 1 milione di tonnellate rispetto al 2023). Eurofer si aspetta un consumo apparente di 14,2 milioni di tonnellate, «ovvero 8 milioni in meno del 2021, 11 in meno rispetto al 2018 e lo stesso livello del 2015. Un anno non straordinario, anche se in recupero», spiega Ferrari.

Il problema è che però la crescita attesa, spiega Ferrari «è legata quasi esclusivamente in Europa e in Italia alla ricostituzione delle scorte dopo il **destoccaggio** dell'ultimo biennio. Se una quota di destoccaggio è da considerarsi normale, una parte dipenderà dall'andamento del prezzo e del mercato e quindi è molto aleatoria». Insomma, le cose potrebbe andare peggio del previsto, soprattutto se l'economia si mostrasse più debole di quanto oggi appaia. Così, se nel 2023 si prevede una riduzione della produzione in tutti i **settori utilizzatori**, a eccezione della fabbricazione di **autoveicoli** e altri **mezzi di trasporto**; nel 2024 è attesa una leggera ripresa (in tutti meno le costruzioni a causa della riduzione degli incentivi fiscali). Ma in media le attese sono di un peggioramento di fatturato, redditività e liquidità, con un parallelo aumento della rischiosità.



Eurofer, l'associazione dei produttori siderurgici europei, si aspetta un incremento della domanda reale di acciaio in Unione europea, quindi quella dei settori industriali e delle costruzioni. La domanda aumenterà dello 0,2% nel 2024, con un consumo apparente (un dato che tiene conto del ciclo delle scorte, quindi epurato dall'export e a cui si aggiunge l'import) del +7,6%. Il consumo apparente misura l'ammontare di acciaio consumato nel Paese ed è dunque un dato molto importante, in quanto termometro della produttività corrente delle industrie utilizzatrici. Anche l'Italia vedrà il consumo apparente crescere (+4,8%, con un incremento dei volumi di poco più di 1 milione di tonnellate rispetto al 2023)

Caro-acciaio: l'impatto sui bilanci dell'industria. Giorda (Anfia): il maggior rischio è sui componentisti

Il report Bilancio D'acciaio analizza in dettaglio anche il fronte dei settori utilizzatori, in particolare cinque cluster: prodotti in metallo, fabbricazione di macchinari, automotive e altri mezzi di trasporto, costruzioni, oil & gas. Sul fronte dei margini, «la fabbricazione di prodotti in metallo ha performato meglio della media, mentre l'auto mostra numeri al di sotto della linea di trend – così il professore Cristian Carini, che ha curato l'indagine – un trend dovuto a un incremento di costi che non si è riusciti a ribaltare sui clienti».

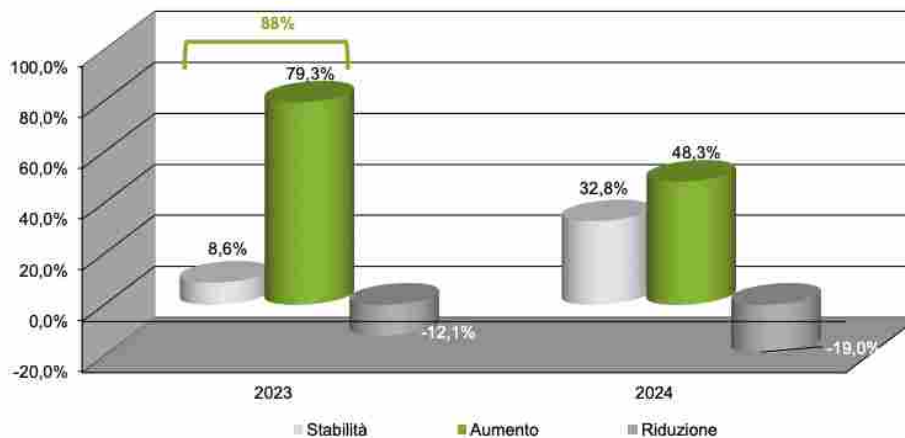
All'interno del settore auto c'è da fare una distinzione. «Negli ultimi anni i costruttori sono riusciti a ribaltare a valle l'aumento dei costi delle materie prime. La stessa cosa non si può dire per la componentistica, che ha assorbito i costi senza però che questi fossero riconosciuti dai costruttori – a dirlo è Gianmarco Giorda, il direttore generale di Anfia, che rappresenta le industrie delle due categorie – prima del 2021 avveniva esattamente il contrario». Insomma, i componentisti stanno arrancando, anche perché «si rivolgono all'export con le relative problematiche legate alle disparità di condizioni e di incentivi dei diversi Paesi dell'Unione, soprattutto sul fronte della transizione green». Transizione green che in Europa si vuole abilitare in particolare con la mobilità elettrica, il cui futuro è però incerto. «Siamo riusciti a “raddrizzare” il dossier Euro 7 e a rendere la proposta ambiziosa ma realizzabile. Il prossimo tema da affrontare è quello dei target CO2 su veicoli pesanti e autobus, in cui i target prevedono che il 90% sia al 2024 a zero emissioni. Speriamo che anche in questo campo l'Ue si riporti verso obiettivi effettivamente raggiungibili».

BILANCI D'ACCIAIO 2023

L'andamento economico atteso

Il fatturato

- Dinamica positiva nel 2023
- Quadro discreto nel 2024 con maggiore stabilità
- Andamento regressivo dei prezzi di vendita
- Sostanziale invarianza nella distribuzione geografica (un punto in più estero)



Milano, 22 novembre 2023 – TUTTI I DIRITTI DI RIPRODUZIONE SONO RISERVATI A siderweb

siderweb
LA COMMUNITY DEI RILASCIATORI

Nel report Bilanci d'Acciaio 2023, vengono scandagliati i bilanci di 1.669 imprese, le quali presentano 93,4 miliardi di fatturato, 94,3 di valore della produzione, 14,5 di valore aggiunto, 9,4 di Ebitda, 5,1 di reddito netto, 74 di capitale investito e 31,5 di mezzi propri. Fonte Siderweb

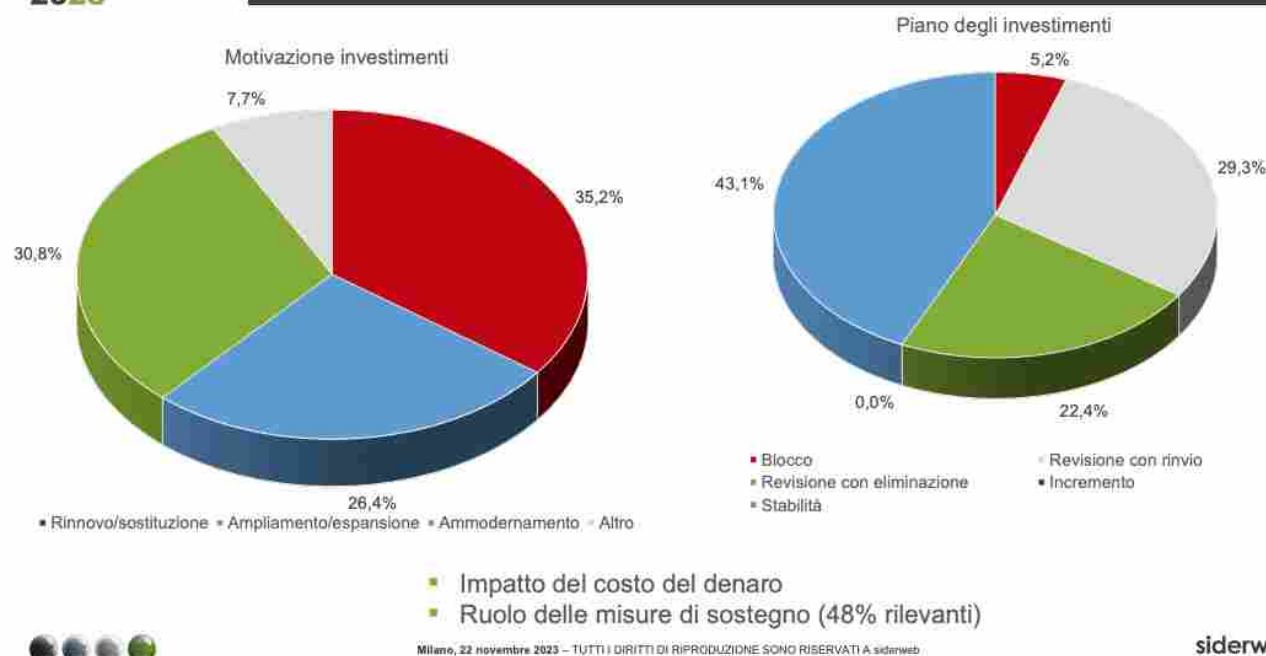
Deldossi (Ance): le costruzioni soffrono per il caro materie prime e l'incertezza normativa, ma resta la speranza Pnrr

«Come per le auto, l'aumento esplosivo dei costi è la ragione per cui il settore che ha sofferto di più è stato quello delle costruzioni che ha visto il suo indebitamento raddoppiare – continua il professore Carini – Stabili fatturato e marginalità ma con una maggiore ricerca di risorse esterne: questo, combinato con l'aumento dei tassi di interesse nel 2023, potrebbe avere effetti sensibili sul conto economico in arrivo».

Le costruzioni hanno sperimentato una crescita nel biennio pandemico ma ora stanno frenando e oltre che dai costi di materie prime ed energia, su questa dinamica interviene anche l'incertezza normativa «Stimiamo un primo semestre del 2024 in discesa per la filiera delle costruzioni generato dall'aumento dei costi delle materie prime iniziati nel 2021, che hanno reso difficile l'operatività delle imprese – dice il vicepresidente di Ance (Associazione Nazionale Costruttori) Massimo Angelo Deldossi – È ancora da valutare però l'effetto del Pnrr, che potrebbe migliorare le stime». Ma in questo caso si naviga a vista: «le indicazioni iniziano a cambiare e questa incertezza le imprese non riescono a fare pianificazione, e questo riguarda il piano della legge in Italia ma anche in Europa, se pensiamo alla normativa per l'efficiamento energetico degli edifici. Anche le modifiche chieste all'Ue sul Pnrr dimostrano una difficoltà e in certi casi incapacità di gestire gli appalti. Forse concentrare gestione, risorse e progetti non sui Comuni ma sulle Regioni avrebbe migliorato l'efficienza amministrativa».

**BILANCI
D'ACCIAIO
2023**

Le politiche di investimento e le operazioni rilevanti



L'attuale situazione di incertezza rende complesso per le aziende investire

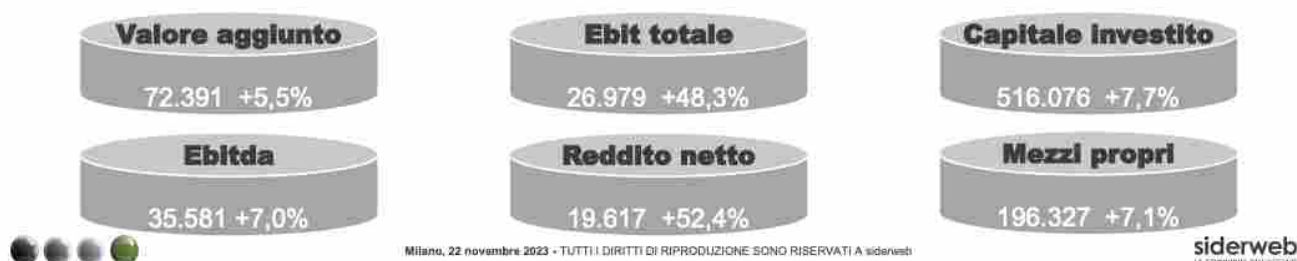
Meccanica: bisogna potenziare Industria 4.0 per abbattere l'incertezza

«I nostri partner commerciali in Germania sono in difficoltà e nessuno pensa a incrementare gli investimenti». È questo il principale elemento di rischio per l'industria meccanica secondo Marco Nocivelli, presidente di Anima, la confederazione delle macchine industriali. «Gli investimenti in industria 4.0 hanno rallentato – dice Novicelli – le istituzioni devono stanziare denaro e noi, come federazione, dobbiamo far comprendere l'importanza dell'Industria 4.0». La competitività che è abilitata dalla digitalizzazione è l'unica via, in un mondo che sta di nuovo cambiando in cui «gli Stati Uniti sono diventati il maggior esportatore di petrolio e stanno spostando gli investimenti dalla Cina verso l'India». Nocivelli è comunque fiducioso della capacità degli imprenditori italiani di reagire alle avversità.

«Le imprese della meccanica in particolare sono molto veloci nel cambiare attitudine, nel reagire in maniera corretta e puntano molto sulla ricerca, per esempio di materiali di sostituzione, che possano garantire le stesse caratteristiche pur essendo diversi. E ai temi della riciclabilità e riusabilità». Quanto all'energia «la transizione è ineluttabile – continua Novicelli – anche se bisognerebbe proporre target più razionali fronte Europa. Ma il costo per MWh delle rinnovabili è diventato estremamente competitivo, e ancora esse non hanno raggiunto il loro picco. La strada è quella». Anima vuole «aiutare gli imprenditori ad avere certezze sulle materie prime e le metodologie che utilizzeranno, sul fatto che queste stesse metodologie possono essere certificate per rispondere ai temi Esg e creare valori significativi».

**BILANCI
D'ACCIAIO
2023**
I valori complessivi

Cluster	Imprese per classe di fatturato in milioni di euro							
	Fino a 10		10,1-50		50,1 e oltre		Totale	
	Imprese	fatturato	Imprese	fatturato	Imprese	fatturato	Imprese	fatturato
Fabbricazione di prodotti in metallo	752	2.694	428	9.523	112	11.138	1.292	23.355
Fabbricazione di macchine e apparecchiature	579	2.636	635	14.797	408	75.921	1.622	93.355
Fabbricazione autoveicoli e altri mezzi di trasporto	101	367	140	3.389	141	84.416	382	88.172
Costruzioni	55	112	83	2.094	60	11.658	198	13.864
Energia, oil & gas	89	249	63	1.464	48	135.489	200	137.203
Totale	1.576	6.068	1.349	31.267	769	318.622	3.694	355.948



Il caro acciaio sta deprimendo l'industria italiana. La manifattura del nostro Paese, già in un contesto di debolezza congiunturale, sta subendo fortissimo, l'impatto di quotazioni alle stelle di quella che è una materia prima cruciale. Parliamo di automotive, costruzioni, macchine, oil & gas. Tutti settori trainanti per la nostra economia che fanno ampio uso di acciaio grezzo e soprattutto di semilavorati e componenti. Tutte le filiere citate, non a caso, hanno visto rallentare nel 2022 ricavi e redditività, che invece erano migliorati nel 2021

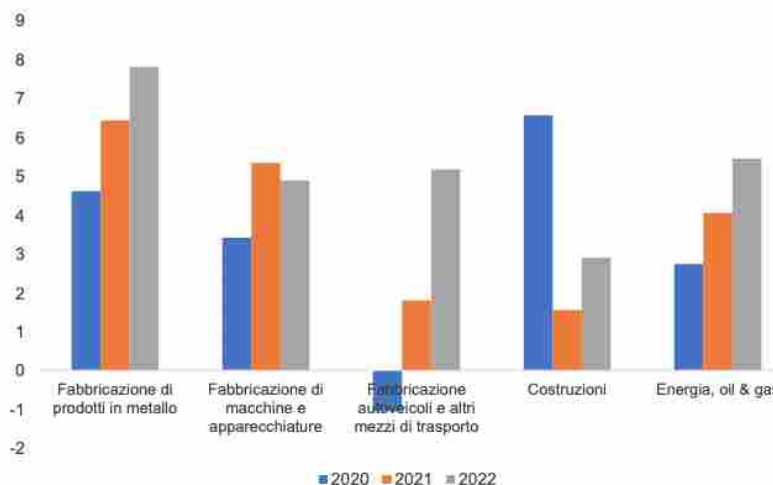
Decarbonizzazione, regionalizzazione e cigni neri: i tre trend di un futuro nebuloso per l'acciaio

Tornando sul fronte dell'acciaio, si consolidano secondo gli esperti di siderweb i tre macrotrend in atto: la **decarbonizzazione**, che «rivoluzionerà il volto della siderurgia europea nei prossimi anni – dice Ferrari – e che avrà un impatto economico sia sui costi di investimento sia sul mercato, con l'acciaio europeo che costerà di più rispetto a quello prodotto in altre regioni». La decarbonizzazione porterà alla regionalizzazione della produzione e dei consumi: questo è il secondo trend che è stato innescato dall'introduzione della cosiddetta **Section 232** negli Usa.

La legge americana prevede infatti un dazio del 25% per le importazioni di acciaio fuso e versati negli Ue, oltre la soglia delle 3,3 milioni di tonnellate. «Le differenze di trattamento saranno destinate a perdurare e forse ad acuirsi nei prossimi anni – prosegue Ferrari – con effetti soprattutto sulle industrie che trasformano l'acciaio e rivendono i prodotti finiti all'estero, che potrebbero in alcune aree avere problemi di **competitività**». L'ultimo trend è la norma dei cigni neri: pandemia di Covid, esplosione dei costi dell'energia, guerra russo-ucraina, terremoto in Turchia: tutti fatti straordinari ma ormai nel novero del prevedibile, che impattano sull'acciaio italiano ed europeo.

**BILANCI
D'ACCIAIO
2023**
La redditività operativa complessiva

- Valori con variazioni in aumento tranne che per le Costruzioni nel 2021, Fabbricazione di macchine e apparecchiature nel 2022.
- Marginalità delle vendite soddisfacente con una aumento costante per il cluster Fabbricazione di prodotti in metallo e alternato per gli altri.
- Rotazione del capitale (efficienza finanziaria) in leggero aumento ma relativamente bassa (sotto l'unità).



Milano, 22 novembre 2023 - TUTTI I DIRITTI DI RIPRODUZIONE SONO RISERVATI A siderweb.

siderweb
LA COMUNITÀ DEL ACCIAIO

Dopo il Covid, è tornata a preoccupare la rischiosità operativa e finanziaria: il 2023 si chiuderà dunque con una situazione economico-finanziaria in peggioramento e il rimbalzo atteso nel 2024 potrebbe essere meno deciso rispetto alle attese

...che temono ancora il costo dell'energia e la lentezza della transizione green

Ma cosa si aspettano dal futuro le aziende italiane dell'acciaio? Una risposta è contenuta nell'indagine che il professor **Claudio Teodori** (Università di Brescia) ha somministrato sempre nell'ambito del report di siderweb a un campione di 60 aziende della **filiera siderurgica**. «Le aziende che hanno aderito al sondaggio appartengono prevalentemente a tre dei comparti di attività: **produzione** (29%), **centri servizio** (9%) e **distribuzione di acciaio** (28%) – spiega Teodori – il campione è ben equilibrato sul fronte delle dimensioni: il 26% delle aziende ha un valore superiore ai 100 milioni, il 31% compreso tra 25 e 100 milioni, il 43% inferiore a 25 milioni». Per queste imprese, la maggior preoccupazione per il futuro è nel costo dell'energia, che incide in modo rilevante sui conti economici: «sono certamente importanti i supporti governativi, ma questi non possono protrarsi in futuro, almeno nella quantità del passato più recente – dice Teodori – anche sul tema delle fonti rinnovabili siamo indietro: il tasso di sostituzione non è ancora significativo. Il rischio è una perdita di competitività, che richiede una profonda revisione del posizionamento dell'Italia in Europa e nel mondo. Visto lo stringente collegamento con alcuni settori utilizzatori, anche il loro andamento non è neutro: si pensi, solo per fare due esempi, all'edilizia che cresce solo grazie ai bonus e all'**automotive**, il cui futuro è tutt'altro che chiaro».

Anche il costo del denaro influisce sui piani di investimento e rallenta o ferma piani di innovazione che dovrebbero puntare ad aumentare la sicurezza, migliorare la logistica e implementare la formazione. «La filiera diventa sempre più importante perché per fronteggiare concorrenti esteri di dimensioni assai più grandi è necessario fare sistema – dice Teodori – la dimensione diventa elemento fondamentale per la competitività, e la dimensione di fonda su accordi o acquisizioni. In modo analogo sono necessari interventi di riorganizzazione, per garantire maggiore flessibilità operativa necessaria a reagire tempestivamente ai cambiamenti. Nell'ultimo biennio le imprese si sono rafforzate ma ci sono incognite da non trascurare».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Tutti i dati di bilancio dal 2015 al 2021

27 NOVEMBRE 2023

SHOP | ACCEDI



italypost |

HOME | I CHAMPIONS | FOCUS | QUOTIDIANI | GUIDE | LIBRERIA | SHOP LIBRERIA | SALA CONVEGNI | CHI SIAMO

GREEN WEEK | CITTÀ IMPRESA | GALILEO FESTIVAL | TRIESTE NEXT | WE-FOOD | OPEN FACTORY

Home > Italy Post > Un milione di auto prodotte in Italia? Vavassori (Anfia): "È un obiettivo da perseguire. E sull'elettrico andiamo avanti"

ANALISI & COMMENTI

Un milione di auto prodotte in Italia? Vavassori (Anfia): "È un obiettivo da perseguire. E sull'elettrico andiamo avanti"

Questa mattina al Kilometro Rosso di Bergamo la chiusura del Festival Città Impresa ha affrontato l'attuale situazione dell'automotive in Italia. Vavassori: "Il milione di veicoli serve per sostenere la filiera. Oggi la Cina è il mercato di riferimento non solo per l'elettrico e se si vuole essere competitivi nei prossimi anni bisogna andare a produrre lì". Buzzella sulla transizione: "L'Europa dovrebbe dare gli obiettivi, non le soluzioni". Carraro e Rossi: "Serve una strategia comune a lungo termine"

Redazione

Lunedì 27 Novembre 2023 11:08



"Un milione di auto prodotte in Italia", questo è stato, lo scorso luglio, quanto ha annunciato il ceo di Stellantis, Carlo Tavares. Ma è un obiettivo possibile da perseguire? E qual è lo stato, oggi, della filiera dell'automotive nel nostro Paese? "Intanto consideriamo che la Cina oggi produce un terzo del mercato mondiale ed è il primo paese per esportazioni,

mentre vent'anni fa aveva una percentuale molto bassa. L'Europa nello stesso periodo è scesa da un terzo del mercato al 18-20%", spiega **Roberto Vavassori**, presidente dell'Anfia oltre che Chief Public Affairs Officer e membro del Board di Brembo. "Abbiamo un unico costruttore di volume e tantissimi costruttori di nicchia: storicamente l'Italia non è mai stata un grande produttore di auto".

Di questo si è discusso nell'evento di chiusura del Festival Città Impresa di questa mattina al Kilometro Rosso in cui sono intervenuti, dopo i saluti di **Alberto Bombassei**, presidente emerito di Brembo, il già citato **Roberto Vavassori**, i presidenti delle Confindustrie delle regioni più industrializzate d'Italia, e dunque **Francesco Buzzella** per la Lombardia, **Enrico Carraro** per il Veneto e **Luca Rossi**, direttore generale di Confindustria Emilia-Romagna.

Eppure arrivare al milione di auto, secondo Vavassori, è "un obiettivo da raggiungere per mantenere la sostenibilità della filiera". E per raggiungerlo è necessario il contributo del governo. "Al ministro Urso abbiamo presentato insieme ad Anfia un percorso fatto di investimenti e ricerca che non si limitino allo stabilimento produttivo, ma che coinvolgano la componentistica diffusa nel territorio per attrarre investimenti e creare una condizione di contorno. Così è nato un protocollo d'intesa che impegna le Regioni dell'automotive, le università, i centri di ricerca, e le imprese per quell'obiettivo". Ma sarà un milione di veicoli o di vetture? "Intanto parliamo di veicoli".

La filiera dell'automotive si sta inoltre confrontando con una sfida epocale che rischia di metterla in ginocchio, quella della transizione ecologica. Secondo il presidente di Confindustria Lombardia, **Francesco Buzzella**, "siamo in un momento di confusione, perché l'Europa ha molte sensibilità all'interno, e fa una cosa che non dovrebbe fare: indicare soluzioni tecnologiche, quando basterebbe dare obiettivi da rispettare".

Per **Enrico Carraro**, presidente di Confindustria Veneto, "stiamo con grandissima difficoltà accompagnando gli imprenditori a ragionare sulle filiere, consolidando le aziende che sono molto efficaci ma ancora troppo piccole. La componentistica basata nella nostra regione guarda soprattutto la Germania, cosa che oggi rappresenta un problema alla luce della crisi sistemica di tutto il complesso industriale". Lo stesso accade in Emilia-Romagna, come spiega il direttore generale di Confindustria Emilia-Romagna **Luca Rossi**. "Anche noi abbiamo la Germania come mercato di riferimento per la componentistica".

La sua riflessione torna poi sul tema della transizione. "Ci occupiamo di politica industriale quando la transizione è già in corsa e non riusciamo mai a fare una strategia di medio-lungo termine. È vero che la transizione offre anche delle opportunità, ma chi sarà in grado di coglierle e dove?" si chiede Rossi. Dall'Italia, precisa Vavassori, "non si esportano componenti in Cina perché i mercati automotive sono regionalizzati nella componentistica, ma globalizzati solo nei veicoli finali. Se si vuol essere competitivi nei prossimi

anni bisogna andare a produrre dove c'è mercato e il mercato dell'automotive nei prossimi anni è in Cina".

Ma come l'Europa può partecipare a questa partita anche se non sarà più il mercato numero uno? "Bisogna **frenare la bulimia regolativa europea – commenta Vavassori** – Ricordiamo che noi lavoriamo con regole diverse dalla Cina, giochiamo con carte diverse perché loro hanno progettato di ridurre la quota di emissioni di carbonio dieci anni dopo l'Europa. Ciò significa che potranno asfaltare il nostro mercato. **La Cina, ricordiamo, è già il primo esportatore di auto, sia elettriche che endotermiche. Non illudiamoci di essere una terra felix**, nemmeno la Motor Valley lo è se guardiamo, come dovremmo, al contesto globale", conclude.

A precedere questo dibattito, è stato il panel "Le città del futuro. I parchi dell'innovazione come strumento di sviluppo territoriale" in cui sono intervenuti **Salvatore Majorana**, direttore del Kilometro Rosso e vicepresidente globale Iasp, **Marco Minicucci** di Milano&Partners e PlusValue, e **Stefano Soliano**, direttore di Como Next e vicepresidente InnovUp.

Nella tre giorni di riflessione sul "**Modello Italia. Imprese competitive e spirito di comunità**", il Festival Città Impresa ha portato a Bergamo alcuni tra i più autorevoli personaggi del mondo economico, tra cui grandi imprenditori e rappresentanti del mondo politico e istituzionale.

Promosso da **ItalyPost**, *L'Economia del Corriere della Sera* e il **Comune di Bergamo**, con main partner **auxiell**, **Brembo**, **Intesa Sanpaolo**, e con **Camera di Commercio di Bergamo**, **Confindustria Bergamo**, **Commissione Europea**, **Kilometro Rosso**, **Università di Bergamo**, **a2a**, **Ecostilla** e **Deloitte**, il Festival ha visto da quest'anno anche la presenza di **Radio 24** che ha trasmesso servizi e approfondimenti legati alla manifestazione, intervistandone alcuni dei principali protagonisti. La campagna media ha previsto poi, oltre a un coinvolgimento attivo e una collaborazione con il quotidiano locale **L'Eco di Bergamo**, una campagna radiofonica sulle reti **Rai**.

