



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 22 agosto al 4 settembre 2023**

*Torino, 7 settembre 2023*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
26/28	Pneurama	01/08/2023	<i>Futurmotive: il settore automotiva si ritrova a Bologna per parlare di transizione energetica e innov</i>	2
1+39/4	La Stampa - Ed. Vercelli	22/08/2023	<i>Euro 5, stop tra unimese a Vercelli e Borgosesia</i>	5
3	QN- Giorno/Carlino/Nazione Sport	22/08/2023	<i>Informazione commerciale - Italtrans, impegno per l'ambiente e competenze delle persone</i>	7
	Fleetmagazine.com	22/08/2023	<i>Urso e il piano con Stellantis da 1 milione di veicoli prodotti</i>	8
1+15	Il Sole 24 Ore	23/08/2023	<i>Stellantis riavvia la produzione: "Attese 600mila auto nel 2023" (F.Greco)</i>	10
	Lanuovaecologia.it	23/08/2023	<i>Nuovi autobus in citta', sempre piu' elettrici</i>	12
	Michelebertucco.it	23/08/2023	<i>QUANTI SONO GLI AUTOBUS ELETTRICI NELLE CITTA'?</i>	14
	Repubblica.it	24/08/2023	<i>Consumi petroliferi, Unem: a luglio -2,6%. Nei primi 7 mesi 2023 -0,5%</i>	16
1+4	Il Sole 24 Ore	25/08/2023	<i>Manifattura, bene i ricavi mala raccolta ordini cade (L.Naso)</i>	20
	Lecronachelucane.it	25/08/2023	<i>UILM E FISMIC SU AREA INDUSTRIALE MELFI</i>	22
12	Avvenire	26/08/2023	<i>L'Italia sta cambiando le "carriere". Corrono le immatricolazioni di e-bus (P.Pittaluga)</i>	24
11	Il Quotidiano del Sud - Basilicata	26/08/2023	<i>Altri posti a rischio nell'indotto</i>	25
7	La Verita'	26/08/2023	<i>Tra nuovi e vecchi blocchi i veicoli costretti allo stop arriveranno a 650.000 (S.Barlocchetti)</i>	26
2/3	Il Sole 24 Ore	27/08/2023	<i>Meta' del mercato russo e' cinese. In Israele immatricolazioni al 10% (A.Annichiarico)</i>	27
84/86	L'Espresso	27/08/2023	<i>Prezzi alti e autonomia l'auto elettrica va piano (T.Carboni)</i>	29
1+2/3	Nuovo Molise	28/08/2023	<i>Urso, settembre poi verra'...</i>	32
	Ilsole24ore.com	28/08/2023	<i>Meta' del mercato russo e' cinese In Israele immatricolazioni al 10%</i>	35
	Portoeinterporto.blogspot.com	28/08/2023	<i>AGOSTO 2023 PAG. 52 - Record di fatturato per il comparto aftermarket truck</i>	36
	Espresso.repubblica.it	30/08/2023	<i>L'auto elettrica in Italia non sfonda: solo quattro mezzi ogni cento tra le nuove immatricolazioni</i>	38
	Startmag.it	30/08/2023	<i>Stellantis tra alti annunci e basse immatricolazioni</i>	43
	Veritaeaffari.it	30/08/2023	<i>Riparare un'auto elettrica costa mediamente mille euro in piu'</i>	45

## Aftermarket automotive



# Futurmotive: il settore automotive si ritrova a Bologna per parlare di transizione energetica e innovazioni

L'evento Futurmotive – Expo & Talks si svolgerà dal 16 al 18 novembre 2023 presso il Quartiere Fieristico di Bologna. Sul sito [futurmotive.com](http://futurmotive.com) sono aperte le registrazioni per ottenere il pass di ingresso gratuito

Paola Zaccheroni

**P**robabilmente stiamo vivendo il momento più impegnativo nella storia della filiera della mobilità veicolare. L'obiettivo della decarbonizzazione ha innescato, per il settore, una transizione complessa e imponente, poiché nel puntare alla sostenibilità ecologica si deve tener conto della sostenibilità economica e industriale e, non ultima, la tenuta sociale. Nessuno è esonerato dalla trasformazione: dai fornitori di materie prime, ai componentisti, dai ricercatori ai responsabili delle risorse umane, la lista sarebbe lunga. Di questo si parlerà a Futurmotive Expo & Talks, che si terrà a BolognaFiere dal 16 al 18 novembre: l'en-

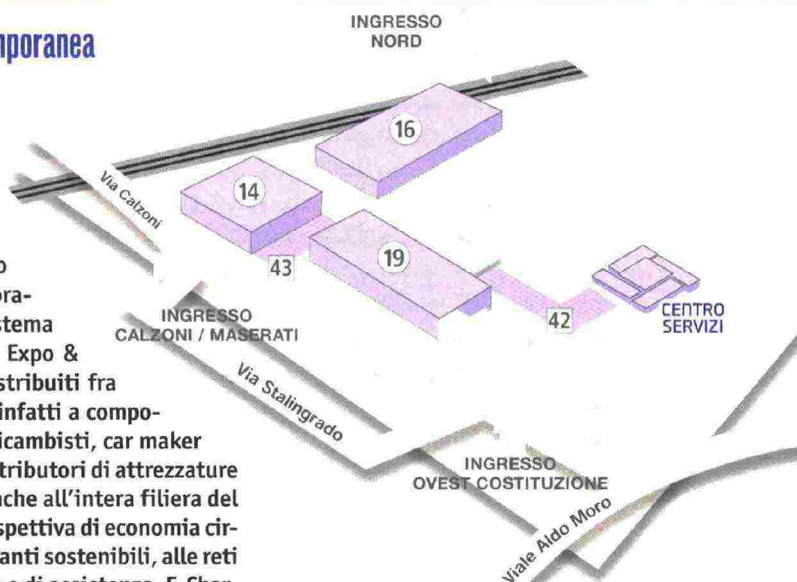
nesima conferenza sulla mobilità verde? In un certo senso sì, ma non è questo il punto. Ogni giorno la comunicazione ci ricorda che il tempo stringe sulla transizione green, una transizione che nel nostro settore va di pari passo con la digitalizzazione e la comparsa dei cosiddetti SDV (Software Defined Vehicles). Nelle case automobilistiche, la ricerca e sviluppo progetta a marce forzate la prossima auto elettrica e quella successiva, i governi discutono le scadenze per mettere fine ai motori a combustione interna, i fornitori di energia devono ridefinire la filiera dell'approvvigionamento per produrre elettricità da fonti rinnovabili, dai tech-hub e dagli acceleratori

di startup esce un flusso continuo di innovazioni tecnologiche, gli stakeholder tendono a polarizzare, schierandosi dalla parte dell'elettrico o facendosi paladini di soluzioni alternative, come i carburanti sintetici, biologici, i motori a idrogeno e così via. A Futurmotive potranno incontrarsi, scambiarsi idee ed opinioni, mostrare e descrivere in che modo contribuiranno alla decarbonizzazione e cosa ha prodotto la loro visione. L'evento è uno spinoff di Autopromotec, la manifestazione specializzata in prodotti ed attrezzature per il post-vendita. In questo momento così particolare, gli organizzatori hanno voluto ampliare la prospettiva abituale e creare uno spazio



## Tre manifestazioni in contemporanea

Le manifestazioni Futurmotive – Expo & Talks, E-Charge, e Fleet Manager Academy, in programma in contemporanea presso il Quartiere Fieristico di Bologna, consentono ai visitatori di avere una panoramica a tutto tondo sull'ecosistema della mobilità. Futurmotive – Expo & Talks, i cui espositori sono distribuiti fra i padiglioni 14 e 19 si rivolge infatti a componentisti di primo impianto e ricambisti, car maker e car designer, produttori e distributori di attrezzature per l'officina del futuro, ma anche all'intera filiera del pneumatico - anche in una prospettiva di economia circolare -, ai produttori di carburanti sostenibili, alle reti di carrozzerie, di distribuzione e di assistenza. E-Charge, evento organizzato da A151 in programma il 16 e il 17 novembre, si rivolge all'intera filiera di ricarica per i veicoli elettrici - tecnologie, infrastrutture e servizi -, e accoglierà gli espositori all'interno del padiglione 16: la manifestazione, oltre a convegni e workshop, comprenderà anche gli Stati Generali della Ricarica, il primo grande summit in Italia espressamente dedicato all'industria dell'Ev charging, in agenda giovedì 16. Fleet Manager Academy, in programma il 16 novembre,



è l'evento organizzato da Uvet Events-Econometrica, in collaborazione con Auto Aziendali magazine e con il patrocinio di Aiaga (Associazione Italiana Acquirenti e Gestori di Auto Aziendali) e di Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici) e dedicato alla mobilità aziendale: offrirà una giornata densa di workshop, seminari e tavole rotonde all'interno del padiglione 31 del Quartiere Fieristico di Bologna.

in cui tutti gli attori di ogni anello della catena potranno dimostrare il loro approccio all'innovazione, con prodotti, servizi, idee commerciali, per dare una prova concreta del loro contributo alla transizione ecologica. Tre padiglioni del quartiere fieristico di Bologna ospiteranno circa 200 espositori, per un pubblico di imprenditori e tecnologi, con aree workshop disponibili per temi specialistici, un programma di guest buyer, un programma di pitch&match per le startup e, sì, un palco per conferenze internazionali e tavole rotonde. In questa coraggiosa impresa, Autopromotec ha unito le forze con partner come **ANFIA**, l'Associazione Italiana dell'Industria Automobilistica, l'Associazione Motor Valley, RPM Network, che presenterà l'eccellenza italiana nell'ingegneria per l'industria del motorsport. Cilegine sulla torta, il salone E-Charge sull'industria della ricarica EV, organizzato da A151 e l'evento Fleet Manager Academy, di

Econometrica, sul mondo della mobility-as-a-service e del rent-to-rent. Entrando nello specifico dei temi che verranno variamente trattati da espositori e relatori, l'ottimizzazione del consumo energetico è la sfida numero uno nel car design del futuro. Passa per l'alleggerimento del veicolo, un mantra per ogni componente, dalla scocca, alla carrozzeria, al powertrain, nel quale fanno la loro comparsa i polimeri termoresistenti. La digitalizzazione dell'intero sistema è, ovviamente, una questione trasversale. In questo scenario, i componentisti dovranno alimentare costantemente le case automobilistiche con soluzioni sostenibili e digitalizzate in continua evoluzione. A componenti e ricambi all'avanguardia corrispondono innovazioni nel lavoro e nelle attrezzature in officina. Il sottoscoeca è stato riprogettato per ospitare la batteria? Il sollevatore deve essere riprogettato per adattarsi alla batteria. Il software dell'auto

## Come esporre a Futurmotive Expo & Talks

L'evento Futurmotive si rivolge alle aziende che, tramite innovazioni tecnologiche, di prodotto e di processo, danno impulso alla transizione energetica. Nei padiglioni 14, 16 e 19 e nelle aree esterne 42 e 43 del Quartiere Fieristico di Bologna, gli espositori potranno presentare le proprie novità, in un format progettato per favorire l'efficace interazione tra aziende, istituzioni e opinion leader di settore. Le aziende che intendono partecipare all'evento possono visitare sul sito [futurmotive.com](http://futurmotive.com) la sezione Expo e cliccare su "Esporre a Futurmotive".



## Aftermarket automotive

## EVENTI

chiama? L'officina deve rispondere. Ma all'inizio e alla fine di questa trasformazione, la grande meta è l'efficienza nei consumi in un ecosistema e con infrastrutture adeguati a sostenere la mobilità del futuro. Secondo BloombergNEF, la domanda globale di elettricità

da parte di tutti i tipi di veicoli elettrici aumenterà di cinque volte, passando da 210TWh nel 2022 a 1.027TWh nel 2030, prima di triplicare ulteriormente fino a raggiungere i 3.251TWh nel 2040. Con questi numeri, varrà la pena fermarsi tre giorni a Futurmotive, per riflettere,

informarsi, relazionarsi con la comunità industriale, in modo che in questa corsa verso gli obiettivi della sfida climatica non si perdano opportunità e si possano prendere nella dovuta considerazione le soluzioni concrete e praticabili, oggi e nel prossimo futuro.

## Futurmotive Talks, il ciclo di incontri per approfondire i grandi temi della filiera automotive

Futurmotive – Expo & Talks non sarà solo esposizione: saranno infatti concentrati fra il 16 e il 17 novembre i convegni di "Futurmotive Talks", il cui programma preliminare è già disponibile sul sito della manifestazione. Tanti i temi trattati, con attesi ospiti illustri provenienti dalle istituzioni italiane ed europee, dal mondo dell'industria e dalle università. Si comincia il 16 novembre con i saluti delle istituzioni, per poi passare, alle 10.30, ad approfondire uno dei temi chiave della manifestazione: la sfida della decarbonizzazione nel comparto della mobilità, appuntamento condotto e moderato dalla giornalista TV Maria Leitner, cui seguirà alle ore 12.00 il convegno a cura di ANFIA - Gruppo Car Design dedicato all'intelligenza artificiale come nuovo asset del car design. Sarà invece curato da SicurAUTO. it il convegno delle ore 11.00, Aftermarket Report su Auto Connesse ed Elettriche. Si prosegue nel pomeriggio dello stesso giorno con il convegno dal titolo "Fonti energetiche, produzione, distribuzione, usabilità", condotto dalla giornalista di Green & Blue Barbara

Gasperini. Il pomeriggio del 16 novembre, inoltre, vedrà due importanti appuntamenti per il mondo della gomma: il convegno internazionale "The Future of Retreading Conference", seguito dalla cerimonia di premiazione dei Recircle Awards, organizzata dalla rivista internazionale Retreading Business. La giornata del 17 novembre si apre alle ore 9.00: la giornalista de Il Sole 24 Ore Filomena Greco modererà infatti il primo convegno della giornata, "Gestione dei big data e connettività" un altro tema centrale per l'intera filiera dell'auto. Si prosegue alle 11.00 con un convegno tutto dedicato alla Terra dei Motori: "Le strategie di investimento tecnologico in Motor Valley", in Italia e in Europa. La sessione pomeridiana è invece dedicata ai temi dell'occupazione e del mondo del lavoro: si intitola infatti "Trasformazione del mercato del lavoro nella transizione energetica" l'appuntamento delle 15.00, moderato ancora da Filomena Greco, che precede il momento conclusivo della rassegna Futurmotive Talks, che prevede la presenza di importanti esponenti delle istituzioni.





**SMOG, STRETTA SUI DIESEL**

**Euro 5, stop tra un mese a Vercelli e Borgosesia**

ROBERTO MAGGIO - PAGINA 40

EMERGENZA SMOG, IL PROVVEDIMENTO SUI DIESEL IN VIGORE FINO AL 15 APRILE, DALLE 8 ALLE 19

# Euro 5, stop a Vercelli e Borgosesia Ferme tra un mese due auto su tre

L'allarme dell'assessore Locarni: "Molte famiglie non possono permettersi una spesa come questa"

Lotta dura allo smog: dal 15 settembre anche a Vercelli e Borgosesia scatterà il divieto per i tutti i veicoli diesel Euro 5. Si parla di due auto su tre ferme fino al 15 aprile dalle 8 alle 19, tranne il weekend. Le prime critiche nei comuni sono feroci: «Manovra iniqua: molti non possono permettersi di cambiare l'auto. E poi sono mezzi recenti». **ROBERTO MAGGIO - PAGINA 40**



Nella foto di archivio una chiusura al traffico per smog decretata a Vercelli pochi anni fa

**11**

le ore quotidiane di blocco: dalle 8 alle 19 per sette mesi in tutta la regione

**22,6%**

è la percentuale delle auto diesel di categoria Euro 5 in Piemonte



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Blocco totale Euro 5

Smog, dal 15 settembre anche a Vercelli e Borgosesia scatta il divieto di circolazione di altri veicoli diesel. La norma fa discutere: "Recenti e inquinano poco"

**ROBERTO MAGGIO**  
VERCELLI

L'impatto su centinaia di automobilisti sarà notevole, anche se nei giorni di mezza estate la notizia è passata in sordina: a partire dal 15 settembre anche a Vercelli e Borgosesia scatterà il divieto per i tutti i veicoli diesel Euro 5. In media in Piemonte il 22,6% delle auto diesel attualmente in circolazione è di categoria Euro 5; sommando le categorie inferiori già oggetto di limitazioni, vuol dire che più di due vercellesi su tre saranno costretti a tenere il mezzo in garage. Il divieto per gli Euro 5 scatterà dal 15 settembre fino al 15 aprile 2024, dalle 8 alle 19 da lunedì a venerdì. Le cifre vengono indicate dall'Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica e si riferiscono al 2021.

Il giro di vite riguarda il Piemonte insieme alle altre regioni del bacino padano, quindi Lombardia, Emilia Romagna e Veneto: tutte devono rispettare rigide regole dopo la condanna dell'Italia da parte della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, decisa dopo la procedura d'infrazione aperta dalla Commissione per la pessima qualità dell'aria accertata a partire dal 2010 fino al 2018.

Lo stop agli Euro 5 diesel si aggiunge alle altre normative già in vigore che limitano la circolazione dei mezzi diesel Euro 4, le automobili a benzina (Euro 1 e 2) e gpl metano Euro 1. Oltre a questo, le nuove misure che scatte-

ranno tra meno di un mese comprendono anche altri ambiti legati al riscaldamento e alla agricoltura, ad esempio i divieti di abbruciamento di materiale vegetale e di qualsiasi combustione all'aperto, ma anche limitazioni alla distribuzione di fertilizzanti e ai generatori di calore per il riscaldamento domestico.

Nel capoluogo l'argomento non è ancora approdato in giunta, ma le reazioni non mancano, perché lo stop agli Euro 5 diesel allargherà il ventaglio delle auto inquinanti a quelle di più recente costruzione, acquistate dalle famiglie vercellesi non molto tempo fa: «Ovviamente queste novità non vengono prese bene - commenta Gian Carlo Locarni, assessore di Vercelli, segretario cittadino della Lega e responsabile Ambiente del partito -. Stiamo parlando di auto a basso indice inquinante, e soprattutto recenti: fatta così, la normativa serve a ben poco se non a mettere in difficoltà i cittadini che devono sostituire automobili non datate». Secondo l'amministratore vercellese, «si tratta di una misura iniqua: fino all'Euro 4 - aggiunge - è condivisibile, meno se allargata agli Euro 5. La qualità dell'aria e la sua difesa restano fondamentali, ma prendendo in considerazione il momento socio economico attuale, non sicuramente facile: non bisogna sacrificare il benessere di centinaia, se non migliaia di famiglie vercellesi, che magari non hanno ancora finito di pagare il leasing dell'automobile».

Ai primi di settembre la Re-

gione, in accordo con il ministero dell'Ambiente, presenterà nuovi incentivi. Matteo Marnati, assessore regionale all'Ambiente, spiega: «Ci è stato chiesto di anticipare di due anni le misure che erano già state previste per il 2025, e noi ci siamo attivati per rispettare la prescrizione dell'Europa. Siamo consapevoli dello sforzo che viene chiesto ai cittadini e proprio per questo abbiamo quasi triplicato le risorse destinate alla lotta allo smog nella nostra nuova programmazione di fondi europei. Abbiamo già varato bonus per gli abbonamenti ai mezzi pubblici e stiamo lavorando ad altre misure». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Gian Carlo Locarni**

Fatta così la normativa serve a poco se non a mettere in grave difficoltà cittadini che devono sostituire la loro auto che non è datata. Era condivisibile fino agli Euro 4 ma adesso no



089849



# Italtrans, impegno per l'ambiente e competenze delle persone

Per agire con senso di responsabilità nei settori in cui opera (logistica e trasporti) Italtrans è impegnata anche in nuove sfide per un futuro ambientale sostenibile e nel perfezionamento della formazione del personale.

**La difficile lettura** dell'attuale scenario geo-politico dell'ambiente rende le scelte più rischiose, come, ad esempio, l'opportunità o meno di investire sui veicoli a basso impatto.

Tuttavia il Gruppo prosegue nel suo percorso di miglioramento con soluzioni innovative rivolte a fornire elementi di distinzione, valorizzazione ed orgoglio ai vari collaboratori.

**Consapevolezza** ed attenzione verso la comunità ed il territorio conferiscono poi un elevato valore alla gestione ed efficienza dei consumi energetici in sedi e magazzini, così come alla riduzione delle emissioni degli automezzi.

Al riguardo si sono potuti ottimizzare nelle due direttrici principali del business aziendale i progetti nel contempo avviati.

**Nel centri logistici** in provincia di Bergamo (Calcio e Covo) si sono creati bacini artificiali di raccolta delle acque meteoriche per bagnare le aree verdi circostanti i depositi, costruiti con materiali coibentati e con installazione di celle a temperatura controllata dotate di impianti di refrigerazione a minime emissioni.

**Otto impianti fotovoltaici** producono energia elettrica da fonte rinnovabile, che evita emissioni



dannose nell'atmosfera. Nell'ultimo biennio ne sono stati prodotti circa 11,4 milioni di kWh, risparmiando 3,6 tonnellate di CO<sub>2</sub>.

Con l'entrata in funzione della più recente aggiunta sull'impianto di Calcinato, la capacità complessiva del parco fotovoltaico Italtrans è oggi di oltre 20 Megawatt.

**L'energia pulita** assicura inoltre l'illuminazione con 2900 lampadine LED nei magazzini, mentre carrelli elevatori con batterie al litio lavorano con maggior efficienza e minor consumo di energia.

**Nel trasporto**, Italtrans attua test e valutazioni sull'introduzione di mezzi elettrici ed utilizza tool di pianificazione rivolti a massimizzare la saturazione dei veicoli.

Il sistema di gestione consegne è ottimizzato e intelligente per ridurre al minimo i viaggi a vuoto, anche at-

traverso un'ottimale ricerca di flussi commerciali sulle direttrici interessate.

La flotta viene rinnovata di continuo, con un impegno crescente a favore di automezzi Euro 6 (65%) e LNG (10%) e cercare di ridurre quanto più possibile la propria impronta ambientale.

**Il Progetto Diciotto**, sperimentazione avviata da ANFIA nel 2009 per testare autoarticolati con capacità di carico estesa da 33 a 37 euro-pallet, ha visto l'adesione di Italtrans fin dall'esordio. L'azienda vanta tuttora 60 rimorchi che riducono emissioni nocive e traffico, togliendo dalle strade quasi 4 mila veicoli l'anno a parità di merci trasportate.

**La combinazione** di capacità manageriali, conoscenze tecniche, cultura del lavoro e sviluppo professionale rappresenta il punto di



forza di Italtrans, che considera inoltre la formazione e l'aggiornamento delle competenze per creare senso di appartenenza, trattenere i talenti e mantenere la leadership nel mercato.

**Nel Gruppo** in forte crescita, per dare valore alle risorse e garantire standard qualitativi, l'attenzione alla formazione dei dipendenti e dei nuovi assunti è indirizzata verso due obiettivi paralleli e, insieme, complementari: rafforzare le competenze tecniche e consolidare quelle trasversali di relazione e sviluppo delle abilità personali.

**Percorsi formativi** vengono così erogati sia sulle tematiche di salute e sicurezza sia sulla specificità delle diverse mansioni. Queste attività nel 2021 hanno impegnato 11.700 ore (in media 9,6 ore per dipendente), con un mix di corsi dedicati per il 25% a contenuti tecnici, il 26% all'informatica e il 49% alla sicurezza.

La difficoltà nel reperire nuovi autisti che in questi ultimi anni sta interessando l'intero panorama europeo ha spinto l'azienda a sviluppare un progetto d'inserimento più strutturato del personale viaggiante, combinando un nuovo percorso formativo in aula con l'affiancamento ai colleghi esperti sui mezzi per le prime settimane di lavoro, ottenendo soddisfacenti risultati.

**L'attenzione alle persone**, alla responsabilità sociale e alla trasparenza di Italtrans si evince nella volontà da parte della società di completare e consolidare il percorso già delineato attraverso il codice etico: nel 2021 ha adottato il modello organizzativo di gestione e controllo 231, un documento condiviso anche con gli stakeholder per ricordare valori e regole che animano la realtà e testimoniare il cammino di crescita affrontato nel corso degli anni.





Home &gt; Mercato Auto

## Urso e il piano con Stellantis da 1 milione di veicoli prodotti

22 agosto 2023 - [Elena Pavin](#)

**"Stiamo lavorando affinché salga la produzione in Italia, dopo oltre vent'anni di declino inarrestabile" ha spiegato il ministro Urso a ilSussidiario.net.**

### IN QUESTO ARTICOLO



Nonostante la produzione di diversi modelli sia stata spostata in Marocco e in Polonia, laddove la produzione è più conveniente, l'Italia non smette di credere nel suo colosso automotive. È proprio il ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso** (in foto sopra), a parlare delle **trattative per il "piano Stellantis"**.

### Con Stellantis 1 milione di auto

Urso - in un'intervista a *Il Sussidiario* - in vista del Meeting di Rimini, ha spiegato: "A fine mese riprenderemo il confronto con Stellantis, per arrivare a metà settembre alla sigla di un **piano di lavoro** con l'azienda e l'istituzione di un **'Tavolo Stellantis'** che ci consenta realizzare, entro fine anno, un accordo di sviluppo che preveda l'**incremento dei volumi di produzione** sia di

auto che di veicoli commerciali, il rafforzamento dei centri di ingegneria e ricerca e sviluppo, un miglior efficientamento degli impianti per migliorarne la competitività e l'accelerazione degli investimenti in transizione energetica”.



In vista del 2030, infatti, servirà un deciso cambio di rotta al nostro tessuto industriale per non affossarsi. L'idea è quindi quella di aprire un dialogo che coinvolga anche sindacanti e [Anfia](#) per arrivare al traguardo: **1 milione di veicoli prodotti**. “Stiamo lavorando affinché salga la produzione di automobili nel nostro Paese dopo oltre 20 anni di declino inarrestabile”, taglia corto Urso.

**Leggi Anche:** [Stellantis aggiunge elettroni al suo 2023.](#)

## La transizione “logica”

Al centro di tutto, quindi, è evidente che c'è proprio la rivoluzione nel mondo automotive: la **transizione ecologica**. “L'impatto di questa rivoluzione non deve andare **a danno delle imprese** e non deve ricadere sulle eccellenze del nostro Made in Italy. Tutti temi su cui è aperto il confronto con l'Europa, come dimostra ad esempio la battaglia che stiamo facendo, nel campo dell'automotive, sul passaggio ai [motori Euro 7](#) e all'elettrico”.

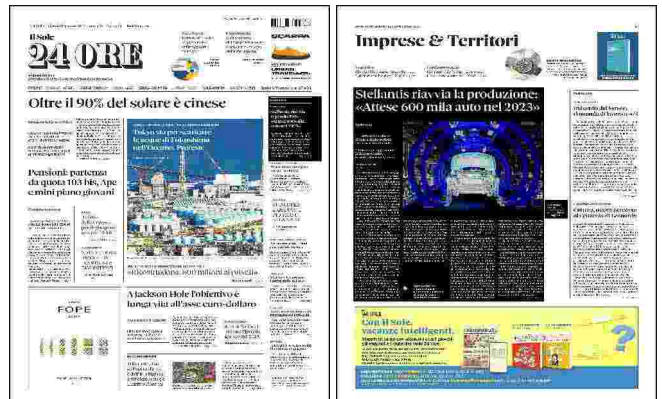


**PANORAMA**

**INDUSTRIA**

# Stellantis riavvia la produzione: «Attese 600mila auto nel 2023»

Riaprono i battenti le fabbriche italiane di auto in capo a Stellantis mentre gli incontri per definire le tappe del piano di rilancio della produzione in Italia riprenderanno il 30 agosto. Quest'anno il numero di autovetture potrebbe attestarsi tra 600mila e 700mila unità. — a pagina 15



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Stellantis riavvia la produzione: «Attese 600 mila auto nel 2023»

## Industria

L'obiettivo di 1 milione di auto a medio periodo resta ma è da costruire

A Pomigliano aggiornate le linee per a salire a 400 e 300 auto al giorno

**Filomena Greco**

TORINO

Ieri è stata la volta di Pomigliano, oggi tocca alla Sevel di Atessa e a Cassino mentre lunedì si torna a lavorare a Melfi e alle Carrozzerie di Mirafiori, dove però sono già ripartiti diversi reparti. Riaprono i battenti le fabbriche italiane di auto in capo a Stellantis mentre gli incontri per definire le tappe del piano di rilancio della produzione in Italia riprenderanno il 30 agosto, con un incontro preparatorio tra una delegazione di manager del gruppo guidata da Carlos Tavares e funzionari del ministero dello Sviluppo economico. Dopo toccherà al

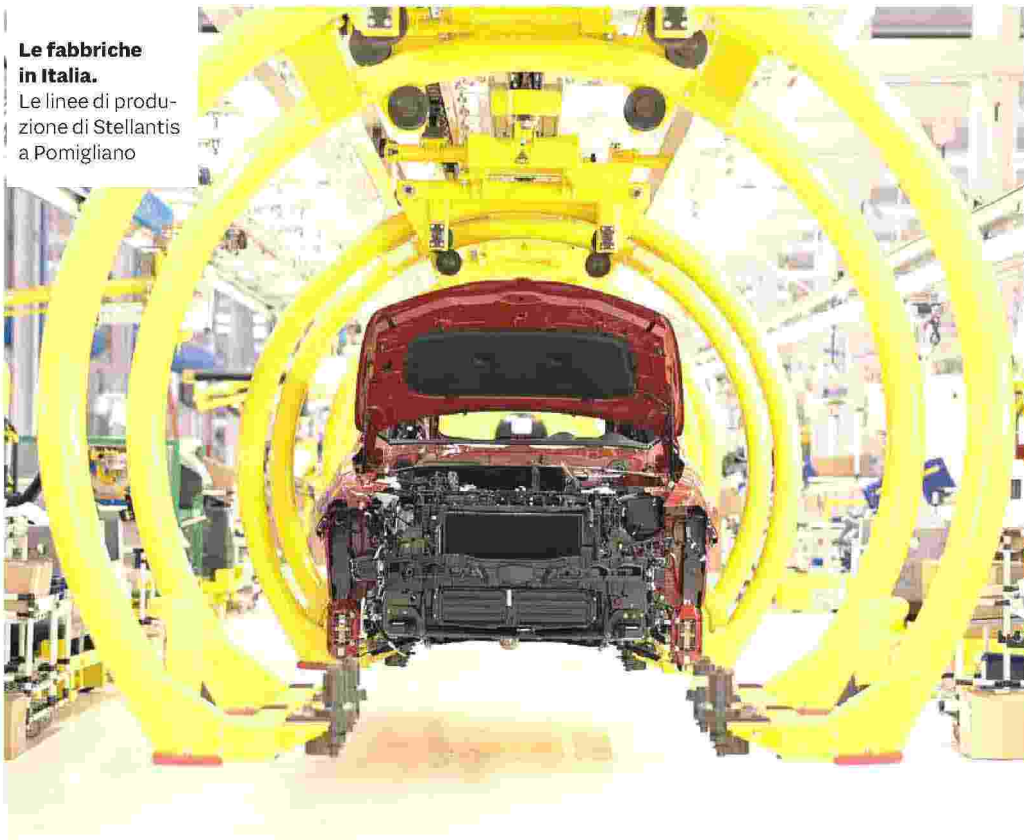
**l'Anfia** - l'associazione dei componenti - e ai sindacati, con l'obiettivo di definire una road map, da qui a fine anno, e arrivare ad un vero e proprio protocollo di politica industriale con il produttore che preveda 1 milione di auto prodotte in Italia.

Quest'anno, la produzione totale in Italia, tra auto e veicoli commerciali leggeri, potrebbe superare le 800mila unità, in recupero rispetto alle 685.753 del 2022, tornando così ai volumi del 2019. Mentre il numero di autovetture, secondo le proiezioni della Fim Cisl, potrebbe attestarsi tra 600mila e 700mila unità, in deciso recupero sull'anno scorso (479.753). Una prima inversione di tendenza, dunque, rispetto a un triennio "di passione", anche se il traguardo del milione di auto non sembra a portata di mano, non almeno nell'immediato.

Per ragionare sui volumi è necessario fare una distinzione tra la produzione totale di veicoli - auto e commerciali leggeri - e la produzione di sole autovetture. Portare a 1 milione la produzione italiana di auto, dunque raddoppiare rispetto ai

### Le fabbriche in Italia.

Le linee di produzione di Stellantis a Pomigliano



volumi degli ultimi anni, è un obiettivo ambizioso a cui lavorare da qui al 2030, quando saranno state avviate e implementate le nuove piattaforme produttive di derivazione Psa. Più a portata di mano, invece, l'obiettivo di riportare l'Italia alla soglia del milione di veicoli, tra auto e furgoni, a cominciare già dal 2024. «Puntare al milione di vetture in Italia - sintetizza Ferdinando Uliano della segreteria nazionale della Fim-Cisl - significa accorciare i tempi di assegnazione dei nuovi modelli, a cominciare da Cassino, confermare

la piattaforma Small a Pomigliano, perché senza la Panda è difficile pensare ad una crescita dei volumi, e monitorare Mirafiori dove sarebbe necessario, accanto alla Fiat 500 bev, una nuova city car».

A dare una spinta sul fronte dei volumi c'è il sito di Pomigliano dove si punta, nei prossimi mesi, ad aumentare la produzione giornaliera di Fiat Panda e Alfa Romeo Tonale rispettivamente a quota 400 e 300 unità al giorno, nonostante l'impatto negativo che la nuova normativa Euro 7 potrebbe avere sul futuro proprio della Panda, come evidenziato dallo stesso Tavares. La 500 elettrica prodotta a Mirafiori punta alle 100mila unità nel 2023, soglia a cui si stima possano aggiungersi 30mila vetture destinate, nel 2024, al mercato americano. Sul sito torinese, dove i sindacati sono preoccupati per il futuro delle produzioni Maserati, grava una procedura di raffreddamento aperta da Fim e Uilm e una mobilitazione della Fiom che denuncia carichi di lavoro eccessivi. In

fase di recupero anche le produzioni di furgoni ad Atessa (Sevel) dove nel primo semestre dell'anno ci sono stati oltre 30 giorni di fermo dovuti alla mancanza di componenti e dove però in autunno si punta ad accelerare per recuperare volumi.

Il piano a cui si dovrebbe arrivare entro fine anno, a partire dalle interlocuzioni tra ministero e azienda, con sindacati, indotto e Regioni, dovrà mettere in campo una serie di misure sul lato della domanda - adeguamento degli incentivi, promesso dal Mimit nell'incontro di febbraio ma ancora non realizzato - e dell'offerta, con strumenti a sostegno di investimenti per la transizione e formazione, senza dimenticare il tema dell'energia e l'impegno, su cui Stellantis conta, per rendere più efficienti gli stabilimenti abbattendo i costi energetici. Tutto questo, però, a fronte di impegni altrettanto chiari da parte del produttore su piattaforme, nuovi modelli e volumi produttivi in Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Melfi e Mirafiori riaprono lunedì. A fine mese ripartono gli incontri sugli incentivi al settore**



**nuova ecologia**  
dal 1979 dalla parte del pianeta

[Clima](#) [Energia](#) [Economia Circolare](#) [Mobilità](#) [Green Economy](#) [Biodiversità](#) [Inquinamento](#) [Territorio](#) [Cultura](#) [Diritti](#)

MOBILITÀ

# Nuovi autobus in città, sempre più elettrici

 di **Andrea Poggio** 23 agosto 2023



Autobus elettrico atm Milano 2021

Lo share di mercato degli autobus a zero emissioni in ambito urbano cresce inesorabilmente a livello europeo. Nel secondo trimestre del 2023 si è attestato al 40%, in aumento rispetto al 30% del primo trimestre dell'anno (stessa quota per l'intero 2022). In Italia un eccezionale 25%, ma solo il 15% da inizio anno. Il 5 stati europei sono il 100%.

I dati sono quelli del network dell'International Council on Clean Transportation: sei stati UE hanno immatricolato **esclusivamente autobus urbani a zero emissioni** durante questo trimestre: **Paesi Bassi, Danimarca, Slovenia, Irlanda, Finlandia e Portogallo**. Il primo semestre 2023 è stato positivo **anche in Italia per gli autobus: +81 per cento**. Secondo i dati [Anfia](#) (produttori nazionali): 1.933 autobus immatricolati contro i 1.068 del primo semestre 2022. Anche per l'elettrico l'Italia ha segnato cifre da record nel 2023: 72 nuovi autobus nel primo trimestre e ben 152 nel secondo, portando lo

SEGUICI SUI SOCIAL

f @ y t s in 

  
**Interventi**

GLI ULTIMI ARTICOLI



ECONOMIA CIRCOLARE  
**Nuova vita dagli scarti**



INQUINAMENTO  
**A pesca di plastiche in alto mare**



STILI DI VITA  
**Consumatori alla frutta (in adozione)**



INQUINAMENTO  
**Canali di plastica**



ECONOMIA CIRCOLARE  
**L'integrazione va di moda**

Vedi altri articoli >



share dell'immatricolato elettrico nel secondo trimestre al 25%.

Ma sono ancora piccoli numeri in assoluto. In Italia ci sono poco più di 100 mila autobus, meno della metà dei quali in servizio pubblico nelle città. I mezzi diesel in circolazione a fine 2022 erano 93.000 (di cui appena 300 ibridi), più della metà euro4 o precedenti! Gli autobus elettrici appena 838, quindi oggi più di mille, erano appena 500 sino al 2020. Un raddoppio, ma siamo sempre **appena dell'1% del circolante e meno del 3% del trasporto pubblico urbano.**



La recente crescita degli autobus elettrici in Italia è concentrata soprattutto in alcune grandi città e decisa nel corso degli ultimi 2 anni, grazie al lavoro di Ministri come Enrico Giovannini ed ai primi fondi europei **PNRR**. A **Milano** entro la fine del 2023, entreranno in servizio altri 75 per raggiungere un totale di 250 mezzi elettrici in servizio pubblico: obiettivo tutti i 1.200 autobus urbani elettrici entro il 2030. Iveco Bus si è aggiudicata la gara indetta da Gtt **Torino**, vincendo tutti e tre i lotti del tender, insieme ad Enel X come utility, che prevede a regime la fornitura di 225 autobus elettrici modello E-Way con pacchi batteria prodotti a Torino, e carrozzeria e assemblaggio a Foggia. La CTM **Cagliari** si propone, entro il 2026, l'arrivo di 170 mezzi elettrici e 15 a idrogeno per avere l'85% di mezzi a zero emissioni in circolazione. A **Roma** invece ha appena vinto la gara per il Giubileo la Solaris (Polacchi) per un monte di 110 autobus urbani snodati ibridi e ben 322 veicoli a metano compresso CNG: peccato. Sarà contento il nuovo Ministro a trasporti Salvini, ideologicamente contrario all'elettrico.

In Europa invece ormai il 30 per cento dei bus urbani immatricolati è oggi completamente elettrico. Le opzioni tecnologiche non riguardano i motori, ma i mezzi: un buon esempio di compresenza di diverse tecnologie è la città di **Ginevra**, con linee **tram, filobus e flash charging (autobus a batteria con ricariche anche ai capolinea o durante le fermate)**. Solitamente, al crescere di queste esigenze di trasporto, si passa da autobus, ad autobus articolato, a tram, a metropolitana. In genere i filobus sono presenti da decenni, in assenza di una preesistente infrastruttura filobus, sono più efficienti bus a batteria con ricariche periodiche.

**Leggi lo speciale "Il motore del 2035"**



# Michele Bertucco



## COMUNICATO STAMPA

### QUANTI SONO GLI AUTOBUS ELETTRICI NELLE CITTA'?

Publicato in 23 Agosto 2023



PUMS - TRASPORTO PUBBLICO

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su [www.youtube.com](http://www.youtube.com) oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome

Cognome

Email \*

Iscriviti alla nostra newsletter per ricevere gli aggiornamenti del lavoro di Michele Bertucco e di tutti gli attivisti di Verona in Comune e Sinistra in Comune. Riceverai circa 2 mail al mese

ISCRIVITI

LAVORO

Lo share di mercato degli autobus a zero emissioni in ambito urbano cresce inesorabilmente a livello europeo. Nel secondo trimestre del 2023 si è attestato al 40%, in aumento rispetto al 30% del primo trimestre dell'anno (stessa quota per l'intero 2022). In Italia un eccezionale 25%, ma solo il 15% da inizio anno. Il 5 stati europei sono il 100%.

I dati sono quelli del network dell'International Council on Clean Transportation: sei stati UE hanno immatricolato esclusivamente autobus urbani a zero emissioni durante questo trimestre: Paesi Bassi, Danimarca, Slovenia, Irlanda, Finlandia e Portogallo. Il primo semestre 2023 è stato positivo anche in Italia per gli autobus: +81 per cento. Secondo i dati [Anfia](#) (produttori nazionali): 1.933 autobus immatricolati contro i 1.068 del primo semestre 2022. Anche per

l'elettrico l'Italia ha segnato cifre da record nel 2023: 72 nuovi autobus nel primo trimestre e ben 152 nel secondo, portando lo share dell'immatricolato elettrico nel secondo trimestre al 25%.

Ma sono ancora piccoli numeri in assoluto. In Italia ci sono poco più di 100 mila autobus, meno della metà dei quali in servizio pubblico nelle città. I mezzi diesel in circolazione a fine 2022 erano 93.000 (di cui appena 300 ibridi), più della metà euro4 o precedenti! Gli autobus elettrici appena 838, quindi oggi più di mille, erano appena 500 sino al 2020. Un raddoppio, ma siamo sempre appena dell'1% del circolante e meno del 3% del trasporto pubblico urbano.

In Europa invece ormai il 30 per cento dei bus urbani immatricolati è oggi completamente elettrico. Le opzioni tecnologiche non riguardano i motori, ma i mezzi: un buon esempio di compresenza di diverse tecnologie è la città di Ginevra, con linee tram, filobus e flash charging (autobus a batteria con ricariche anche ai capolinea o durante le fermate). Solitamente, al crescere di queste esigenze di trasporto, si passa da autobus, ad autobus articolato, a tram, a metropolitana. In genere i filobus sono presenti da decenni, in assenza di una preesistente infrastruttura filobus, sono più efficienti bus a batteria con ricariche periodiche.

Condividi

MOBILITA

◀ CITTA' 30 SUBITO!



SANITA



ARCHITETTURA E URBANISTICA



MOBILITA E TRASPORTI



INCHIESTA SULLE FONDAZIONI BANCARIE



MAFIE, IMPRESA E POLITICA IN VENETO



Seguici su:

# Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA

FINANZA

LISTINO

PORTAFOGLIO

## Consumi petroliferi, Unem: a luglio -2,6%. Nei primi 7 mesi 2023 -0,5%



A luglio prezzo medio benzina -16 cent su 2022, gasolio -27 cent

24 agosto 2023 - 17.53

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Tornano a scendere i consumi petroliferi italiani che a luglio mostrano una flessione del 2,6% nonostante il buon andamento dei prodotti autotrazione impiegati sia per la mobilità privata che aerea. In particolare la benzina ha mostrato un incremento del 7%, mentre il gasolio solo dello 0,8% grazie al secondo dato positivo consecutivo registrato dal canale extra-rete, dove si riforniscono prevalentemente i mezzi commerciali. In media, a luglio i prezzi al consumo della benzina sono stati inferiori di circa 16 centesimi di euro/litro rispetto allo stesso mese dello scorso anno, sebbene allora vigesse l'accisa ridotto, mentre quello del gasolio di ben 27 centesimi. Sempre a luglio il prezzo industriale (al netto delle tasse) sia di benzina che di gasolio è stato invece più basso di circa 4 centesimi rispetto alla media dell'area euro. È quanto rileva l'Unem nella sua rilevazione mensile sui consumi petroliferi.

Anche nei primi sette mesi dell'anno a sostenere i consumi sono stati la mobilità privata e il trasporto aereo che insieme hanno superato di quasi 700mila tonnellate i volumi dello stesso periodo del 2022. La benzina, con quasi 4,7 milioni di tonnellate (+7,3%, +321mila tonnellate), ha trainato in positivo i carburanti, mentre il gasolio motori è risultato in leggero calo (-0,6%) a causa della flessione registrata sul canale extra-rete (-4,7%), non compensata dal recupero del canale rete (+1,4%). Complessivamente nei primi sette mesi il prezzo medio al consumo della benzina è risultato inferiore di 3,2 centesimi euro/litro rispetto allo stesso periodo del 2022, mentre quello

### Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	34.301	-0,50%
FTSE 100	7.334	+0,18%
FTSE MIB	28.072	-0,57%
Germany DAX	15.621	-0,68%
Hang Seng Index*	17.846,11	+0,15%
Nasdaq	13.581	-1,02%
Nikkei 225*	32.010,26	+0,48%

\* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

del gasolio di 4,9 centesimi.

**Dettaglio dei consumi petroliferi nel mese di luglio** – A luglio i consumi petroliferi italiani, sono stati pari a 5,2 milioni di tonnellate, in calo, a parità di giorni lavorativi, del 2,6% (-141mila tonnellate) rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Un rallentamento dovuto alla debolezza dei comparti manifatturieri e delle costruzioni, non del tutto compensato dal buon andamento dei servizi che hanno continuato a sostenere la nostra economia, con effetti positivi sulla mobilità, soprattutto stradale ed aerea che ha quasi chiuso il gap rispetto al periodo pre-pandemico. A pesare anche la decisa frenata dell'olio combustibile (sia per la termoelettrica che altri usi), della petrolchimica e dei consumi di raffineria. Rispetto al periodo pre-pandemico, i consumi totali sono ancora inferiori del 7,4%. I consumi di carburanti autotrazione (benzina+gasolio) sono stati pari a poco più di 2,9 milioni di tonnellate, di cui 0,8 milioni di benzina e 2,1 milioni di gasolio, con un incremento del 2,4% rispetto allo stesso mese del 2022 (+69mila tonnellate), confermando di essere ancora leggermente superiori rispetto ai livelli precedenti la pandemia, unico caso tra i grandi Paesi europei. La **benzina** totale ha mostrato un incremento del 7% (+51mila tonnellate) rispetto a luglio 2022, con andamento analogo per la benzina venduta sulla rete, favorita dalla progressiva ibridizzazione del parco auto in atto da tempo, che sta interessando anche quegli automobilisti che usano i veicoli per fini professionali e dunque con alte percorrenze. Il **gasolio autotrazione** ha mostrato un leggero recupero (+0,80/ rispetto a luglio 2022, +18mila tonnellate), in quanto la stabilità dei consumi rilevati sul canale rete (-0,1%), è stata controbilanciata per il secondo mese consecutivo dall'andamento positivo di quelli sull'extra-rete (+1,4%). Discreta crescita per il **gpl autotrazione** (+3 %), mentre prosegue con decisione la tendenza al recupero dei volumi di **carburante per aerei** (jet fuel), che ha rilevato un incremento del 21,7% (+87mila tonnellate) rispetto a luglio 2022. Assoluta stabilità per il **gasolio marina**, negativo invece, anche questo mese, il contributo dei **bunker** (-1,2%). Dopo un bimestre con variazioni negative torna il segno positivo per i **bitumi** (+3%), riprendendo un trend di crescita costante per tutto il primo quadrimestre. Dopo un bimestre in lieve risalita, torna a scendere la carica **petrolchimica netta** (-10,60/); deciso calo anche dei consumi di raffineria e della produzione di energia elettrica per la riduzione delle lavorazioni dovute ad alcune fermate per manutenzioni programmate. Variazioni positive invece per il **gasolio per uso riscaldamento** (+4,2%) e del **gpl uso combustione** (+6,6%) per la riduzione dei prezzi, particolarmente elevati nel luglio 2022, che ne ha favorito la messa a scorta. Secondo mese consecutivo positivo anche per i **lubrificanti** (+8,2%), con una crescita moderata per gli usi motore (+2,5%), e molto più consistente per gli usi industriali (+13,8%) al terzo mese positivo consecutivo.

**Dettaglio dei consumi petroliferi nei primi sette mesi dell'anno** – Nei primi sette mesi 2023 i consumi petroliferi sono ammontati a 33,2 milioni di tonnellate, con un decremento dello 0,5% (-180mila tonnellate) rispetto allo stesso periodo 2022. I consumi di carburanti autotrazione (benzina+gasolio)

sono risultati pari a 18,3 milioni di tonnellate, con un incremento dell'1,3% (+234mila tonnellate) rispetto ai primi sette mesi 2022. In particolare, rispetto al periodo gennaio-luglio 2022: la **benzina totale** ha mostrato un incremento del 7,3%, con una crescita analoga della benzina venduta sulla rete (+7,4%); il **gasolio autotrazione** ha evidenziato un calo dello 0,6%, mentre il gasolio venduto sulla rete è aumentato dell'1,4%. Il **carboturbo** continua il suo recupero verso i livelli pre-pandemia con un aumento del 21,1% rispetto allo stesso periodo 2022. Complessivamente in ripresa i **consumi di raffineria per la produzione di energia elettrica e termica** (+4%), dato il contributo che i prodotti petroliferi, ed in particolare i gas di raffineria, hanno avuto nel sostituire il gas naturale nei primi mesi dell'anno. In calo la **carica petrolchimica netta** (-20,8%) e il **gasolio riscaldamento** (-15,8%), mentre si stabilizza la ripresa del **bitume** (+3,8%).

**Immatricolazioni autovetture** – Nel mese di luglio, secondo i dati ANFIA, le nuove immatricolazioni di autovetture mostrano una crescita dell'8,7% rispetto a luglio 2022. In aumento le immatricolazioni delle auto a benzina e soprattutto a gpl, mentre risultano in lieve contrazione quelle a gasolio (-5,6%). Continua invece, tra le alimentazioni "tradizionali", la netta flessione delle immatricolazioni a metano che rispetto a luglio 2022 diminuiscono di oltre l'83%. Complessivamente, a luglio 2023 le nuove vetture immatricolate ad alimentazione tradizionale (56,5%) ed ibride HEV (35,6%) raggiungono un peso del 92,1% in linea rispetto al 92,3% di luglio 2022. Nei primi sette mesi 2023 le immatricolazioni di autovetture nuove hanno evidenziato una crescita del 20,9%, rispetto allo stesso periodo 2022. Quelle a benzina hanno rappresentato il 28,2% del totale (come nei primi sette mesi 2022), quelle a gasolio il 19% (era il 20,2% nello stesso periodo del 2022), mentre le ibride HEV si sono attestate al 35,3% (era il 33,2% nello stesso periodo del 2022). Quanto alle altre alimentazioni, nel periodo considerato il peso delle auto a Gpl è stato del 9%, a metano dello 0,1%, quello delle elettriche ricaricabili dell'8,4% (era 8,8% nello stesso periodo 2022), di cui 4,6% PHEV/Plug-in e 3,8% BEV.

(Foto: skeeze / Pixabay)

powered by **teleborsa**

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,08

EURO

DOLLARO USA

IMPORTO

1

**CALCOLA**

**IL NETWORK**

Espandi

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

[GEDI News Network S.p.A.](#) - P.Iva 01578251009 - ISSN 2499-0817

ERROR: <https://www.repstatic.it/cless/common/stable/include/nielsen/nielsen.html> - The remote server returned an error: (404) Not Found.



**L'INCHIESTA**

**Manifattura, bene i ricavi ma la raccolta ordini cade**

Grazie anche all'accelerazione dei listini, nel 2023 il fatturato manifatturiero a supererà 1.160 miliardi di euro; ma c'è preoccupazione per la frenata degli ordini 2024. — a pagina 4

# Manifattura, ricavi oltre 1.100 miliardi ma la raccolta ordini 2024 è in caduta

**La ripartenza dell'industria.** Dall'auto alla produzione di macchine utensili, dal design all'industria dei beni di largo consumo le stime sul 2023 restano leggermente positive malgrado il rallentamento. Allerta sulla flessione in atto della domanda

**Lello Naso**

Preoccupazione e incertezza. Ma anche la convinzione che l'autunno potrebbe non essere negativo come molti analisti temono. Raramente le variabili in gioco - inflazione, guerra, siccità e catastrofi naturali - sono state così diverse e imprevedibili. E l'impatto sui singoli settori industriali potrebbe essere altrettanto differenziato. La ripresa dell'attività vista dalla trincea della manifattura che riapre le fabbriche dopo la pausa agostana ha il volto della preoccupazione e dell'incertezza, ma lascia intravedere qualche spiraglio di moderata fiducia. I dati parlano di rallentamento nel secondo semestre, con complessiva tenuta della manifattura. «Grazie anche all'accelerazione dei listini di vendita», si legge nel Rapporto Prometeia-Intesa, «nel 2023 il fatturato manifatturiero a prezzi correnti supererà la soglia record di 1.160 miliardi di euro, in crescita di 250 miliardi rispetto al 2019. Tale performance, pur in un quadro di rallentamento delle dinamiche produttive, più evidente soprattutto nella seconda parte dell'anno, vedrà trainanti i settori produttori di beni d'investimento». Dunque tenuta complessiva con frenata nella parte finale dell'anno. Ancora Prometeia-Intesa: «L'industria manifatturiera italiana dovrebbe chiudere il 2023 con un fatturato stabile (+0,4% a prezzi costanti), consolidando i progressi del biennio precedente (+9,1% la crescita media annua nel 2021-2022)».

La recessione, in Italia, è un pericolo scampato, ma le dinamiche di crescita non sono lineari per tutti i settori. Terzo e quarto trimestre faranno segnare rallentamenti e vivacità a macchia di leopardo. Tra settori e tra imprese del medesimo comparto.

Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l'associazione delle aziende della filiera automobilistica, spiega in maniera molto semplice le dinamiche del mercato globale e l'impatto sull'Italia: «Rispetto alla prima metà dell'anno, il mercato dell'auto è in una fase di rallentamento. La produzione mondiale chiuderà con un segno positivo del 5,7%, ma con performance molto diverse per aree geografiche. La Cina, con una crescita dell'1%, si confermerà primo produttore di auto con circa 26 milioni di veicoli. La Germania, il mercato di sbocco principale per i componentisti italiani, dopo i primi sette mesi con un +14%, chiuderà il 2023 con una crescita intorno al 4% e 2,8 milioni di veicoli prodotti. Il rallentamento negli ultimi due trimestri potrebbe diventare più evidente». E impatterà sulle imprese italiane a traino tedesco. «Il 2023 è stato un mercato particolare. Si sono esaurite le scorte e gli ordini che erano rimasti bloccati per la crisi dei chip. Il mercato non distorto da questi fattori lo avremo nel 2024, ma con l'impatto di alti tassi di interesse per finanziare gli acquisti di auto e la paura dell'inflazione che diminuisce il reddito disponibile. Già in queste settimane cominciano a vedersi le prime offerte

con consegna immediata e addirittura rifanno capolino gli sconti».

Per questo, dice Vavassori, bisogna ripensare il settore. «Siamo stati convocati dal Mimit al tavolo con Stellantis. Entro dicembre definiremo obiettivi, tempi e modalità di un piano di medio periodo, al 2030, strutturato, che ci aiuti ad affrontare la transizione tecnologica e che allarghi i mercati di sbocco dell'industria italiana. L'Europa e la Germania non possono bastare. Bisogna anche accelerare su Industria 5.0, utilizzando al meglio le risorse rese disponibili dall'aggiornamento del Pnrr».

Rallenterà anche l'industria delle macchine utensili, uno dei settori-sentinella dell'andamento dell'economia. L'industria dell'industria. Nel primo semestre gli ordini sono calati del 23% rispetto ai primi sei mesi del 2022. Gli ordini interni si sono ridotti del 29,9%, quelli esteri segnano un calo del 18,2%. «Una dinamica che conferma le avvisaglie di rallentamento dell'ultimo periodo», dice Barbara Colombo, presidente di Ucimu, l'associazione di categoria. «Un rallentamento fisiologico», spiega, «dopo i ritmi del biennio post pandemia, ma dovuto anche alle condizioni di incertezza in cui le imprese si trovano a operare». Per l'autunno e la fine dell'anno non ci saranno particolari problemi, ma l'avvio del 2024 potrebbe diventare insidioso. «Le nostre aziende al momento stanno ancora lavorando bene, impegnate nella produzione della coda di commesse raccolte l'anno

scorso. I nostri fatturati a fine 2023 saranno ancora buoni. Differenti, se non riusciamo a invertire la rotta già dopo la pausa estiva, saranno, invece, i primi mesi dell'anno prossimo. Per questo chiediamo al governo di intervenire al più presto per confermare e potenziare il piano transizione 4.0 che, a nostro avviso, deve prevedere, in via strutturale, un sistema modulare di incentivi fiscali che possano essere tra loro combinati e cumulati e che premino maggiormente chi investe in nuove macchine».

Anche nei settori produttivi per il largo consumo, seppur il mercato resti ben intonato, ci sono i primi campanelli d'allarme, sempre in prospettiva. «Dai segnali che abbiamo», dice Andrea Sasso, amministratore delegato di Italian Design Brand, gruppo leader dell'arredo di alta gamma, «non credo che in autunno il trend sia destinato a cambiare. Vediamo ancora una lieve crescita». Neanche la fine degli incentivi, del superbonus in particolare, provocherà un'inversione a U nel settore dell'arredo-design. «Certo», spiega Sasso, «bisogna distinguere tra il mass market e la fa-

scia alta. Le imprese con un target medio-basso potranno risentire della fine dei bonus. Ma gran parte degli effetti li abbiamo già scontati». Anche sui prezzi. «Il settore arredo ha già ampiamente rivisto i listini durante e dopo il Covid. Non credo ci sarà un'ulteriore fiammata inflazionistica». Tutto è già successo e gli effetti sono stati in gran parte scontati. Guardando avanti, invece, preoccupano le politiche restrittive della Bce. «Continuare ad aumentare i tassi potrebbe essere una zavorra davvero troppo pesante per tutte le imprese. Le ricadute potrebbero arrivare a inizio 2024, quando la frenata dei mercati globali potrebbe avere un impatto sulle esportazioni».

Una preoccupazione condivisa dall'amministratore delegato di Filiera Italia, Luigi Scordamaglia. «Il trend dell'agroalimentare italiano è in crescita costante. Stiamo lavorando molto bene con l'Ice per allargare la platea delle imprese esportatrici coinvolgendo le piccole e piccolissime aziende. Ma una politica monetaria restrittiva della Bce potrebbe determinare una frenata dell'economia europea che

impatterebbe pesantemente sulle imprese italiane. Per ora l'export, a 32 miliardi nel primo semestre con una crescita dell'8,4%, è la parte mezza piena del bicchiere, ma bisogna prestare molta attenzione all'evoluzione delle politiche della Bce e della Ue».

La parte mezza vuota del bicchiere, e già a partire da settembre si potrebbero vedere gli effetti, è il mercato interno. «L'aumento dei costi su tutta la filiera alimentare è continuo e incompressibile. La siccità ha fatto esplodere i costi dell'elettricità per l'irrigazione. Le alluvioni hanno diminuito le rese. Petrolio e gas danno segnali preoccupanti di aumenti che andranno a incidere sui costi della logistica, i più alti in Europa. Temo che l'aumento dei prezzi dei beni alimentari di prima necessità non si fermerà. Se non si accresce il potere d'acquisto delle famiglie si rischia una grave crisi dei consumi. Serve il cuneo fiscale e il taglio delle accise mirato per i trasportatori. Così si possono alleggerire i costi sulla filiera e si può dare più potere d'acquisto alle famiglie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA STIMA PER IL 2023**

**1.160**

**miliardi di euro**

Grazie anche all'accelerazione dei listini di vendita, stimano Prometeia-Intesa, «nel 2023 il fatturato manifatturiero a prezzi correnti supererà la soglia record di 1.160 miliardi di euro, in crescita di 250 miliardi rispetto al 2019. Tale performance, pur in un quadro di rallentamento delle dinamiche produttive, più evidente soprattutto nella seconda parte dell'anno



**Produzione industriale.** La frenata degli ordini in atto non impatta sui numeri ancora positivi del 2023

**-23%**

**ORDINI DI MACCHINE UTENSILI**

Nel primo semestre gli ordini di macchine utensili sono calati del 23% rispetto ai primi sei mesi del 2022



**Prometeia-Intesa: la manifattura dovrebbe chiudere il 2023 con un fatturato stabile: +0,4% a prezzi costanti**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





venerdì, Agosto 25, 2023 Ultimo: FDI, QUASI PROVE DI DISGELO



CRONACA   ATTUALITÀ   POLITICA

EVENTI E CULTURA   SPORT   L'EDITORIALE

REGIONALI ▾   CONTATTI ▾   BLOG ▾

FORMAT TV ▾   DIRETTA

**CRONACHE**  
**ha fatto BOM**  
**CHANNEL**

IN UN SOLO CANALE TANTI CONTENUTI

853 IMPIANTI PER VEDERCI IN TUTT'ITALIA!

UN CANALE INTERATTIVO CON:  
MUSICA ● INTRATTENIMENTO ● INFORMAZIONE  
● SALUTE ● E MOLTO ALTRO

HbbTV



**Sanza motors**  
Potenza

ACQUISTA LA TUA MOTO TI REGALIAMO CASCO & GUANTI

INOLTRE PRIMO TAGLIANDO OMAGGIO

**LA MIGLIORE VETRINA NAZIONALE IDEALE PER LA TUA ATTIVITÀ.**

CURE FOR THE WORLD

Palinsesto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ATTUALITÀ BASILICATA

## UILM E FISMIC SU AREA INDUSTRIALE MELFI

Miriam Galgano 25 Agosto 2023 area industriale melfi, comparto logistico, Fismic, PNRR, uilm

Media error: Format(s) not supported or source(s) not found

Scarica il file: [https://www.lecronachelucane.it/wp-content/uploads/2023/08/AREA-INDUSTRIALE-MELFI.mp4?\\_=#1](https://www.lecronachelucane.it/wp-content/uploads/2023/08/AREA-INDUSTRIALE-MELFI.mp4?_=#1)

Il momento è sempre più difficile per l'indotto della **zona industriale** di **Melfi**, ed in particolare modo, per il comparto logistico. A tal proposito, la **UILM** e la **FISMIC**, hanno chiesto a voce alta che, intanto, non ci siano perdite occupazionali e quindi licenziamenti, invitando il più possibile e a denti stretti, di governare quest'altro triste epilogo con il supporto degli ammortizzatori sociali, non nascondendo sempre più preoccupazione per questo ulteriore ridimensionamento delle **attività lavorative**, inviando una immediata richiesta d'incontro a livello regionale.

*"Necessario accelerare ancora di più gli incontri già in essere a livello nazionale al **Mimit** e sottoscrivere, nel più breve tempo possibile, un **protocollo d'intesa** che coinvolga tutti, governo centrale, Regioni, **Stellantis** e **Anfia** a tutela e garanzia di tutta la filiera dell'indotto. Protocollo, questo, che dovrà garantire e aumentare i volumi produttivi di auto in Italia, investendo necessariamente su ricerca, sviluppo e innovazione, sfruttando al massimo i fondi previsti dal **PNRR**".*



### Correlati



IL VOTO A STELLANTIS  
24 Luglio 2021  
In "Attualità"



UILM SBANCA ALLE ELEZIONI  
RSA MARELLI  
6 Novembre 2021  
In "Attualità"



METALMECCANICI A MELFI  
10 Marzo 2022  
In "Attualità"

← CON IL MICROCHIP SOTTOCUTANEO SIA  
MO INSEPARABILI

FDI, QUASI PROVE DI DISGELO →



BLOG PALINSESTO

## IL PALINSESTO DEL VENERDÌ

25 Agosto 2023 redazione

Scopri tutti i programmi del palinsesto di oggi



### Trasmissioni



BLOG TRASMISSIONI

## STADIUM, I RAGAZZI DEL CSI

24 Agosto 2023 redazione

Il Centro Sportivo Italiano ci porta a scoprire le varie iniziative agonistiche in giro per l'Italia  
Conduce Felice Alborghetti



SELFIE BEACH:  
FINALE DI  
STAGIONE

15 Agosto 2023



SELFIE BEACH A  
SCANZANO  
JONICO

11 Agosto 2023



TRASPORTI E MOBILITÀ

# L'Italia sta cambiando le "corriere" Corrono le immatricolazioni di e-bus

PAOLO PITTALUGA  
Milano

**I**l mercato dell'autobus si muove. Magari forzatamente per rispettare gli obblighi di legge che impongono l'accantonamento di mezzi datati - spesso affidabili, però, più dei moderni "chip dipendenti"... - infatti circolano ancora circa 10mila Euro 2 e 3, ma si muove. Gli ultimi dati confermano che lo share di mercato degli autobus a zero emissioni in ambito urbano cresce inesorabilmente a livello europeo. Nel secondo trimestre del 2023 si è attestato al 40%, in aumento rispetto al 30% del primo trimestre dell'anno (stessa quota per l'intero 2022). Lo dice Sustainable-bus.com, citando dati elaborati dall'International Council on Clean Transportation.

L'analisi mette in luce che sei stati dell'Unione europea hanno immatricolato esclusivamente autobus urbani a zero emissioni durante questo trimestre: si tratta di Paesi Bassi, Danimarca, Slovenia, Irlanda, Finlandia e Portogallo. E nel nostro Paese che accade? In Italia la percentuale degli autobus elettrici appare allineata a quella tedesca e polacca, con un quarto degli urbani immatricolati a emissioni zero. Nel secondo trimestre di quest'anno, si diceva, la quota di e-bus urbani ha raggiunto il 40% del mercato. I dati di vendita hanno rivelato che gli autobus elettrici a batteria rappresentano la maggioranza (38%), mentre gli autobus a celle a combustibile a idrogeno hanno una quota piccola del 2%. Anche perché l'idrogeno resta una grande incognita, con la sperimentazione sui treni che frena decisamente.

Nei sei Stati membri che hanno immatricolato esclusivamente autobus urbani a emissioni zero si rileva che gli e-bus a batteria



I nuovi e-bus BYD presentati per il servizio a Cremona

**Nel primo semestre crescono i numeri dei nuovi mezzi pubblici a zero emissioni (+81% compresi quelli a idrogeno)**

rimangono la scelta preferita, ma quelli a celle a combustibile ad idrogeno guadagnano terreno in Germania e Francia. Curioso, invece, osservare che alcuni Paesi, in particolare Francia e Italia, continuano a registrare vendite significative di autobus a gas naturale.

Guardando proprio il nostro Paese **Anfia**, l'Associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, mette in evidenza una forte crescita dei bus sopra le 8 tonnellate, tanto da salire nel primo semestre dell'81% sullo stesso periodo 2022. Questo si traduce in 1.933 bus in più immatricolati rispetto ai 1.068 dell'anno passato. Quelli interurbani hanno rappresentato la me-

tà delle immatricolazioni, mentre per il settore turistico la crescita è stata del 50%. Analizzando poi i risultati per Regione, spiccano le performance del Trentino con un aumento del 3.400% con 245 immatricolazioni e del Molise con una crescita del 1.200% con 65 immatricolazioni. Nei prossimi mesi è lecito attendersi un'ulteriore spinta innovativa viste le gare in corso. Infatti, tornando agli urbani elettrici, sono in gara circa 2.500 mezzi, grazie alle procedure Consip, a cui si aggiungono gli ordini di Roma - 411 e-bus, Torino e Milano con rispettivamente 225 e 340 e Bologna che ha annunciato l'acquisto di 583 mezzi - . Busitalia ed Autoguidovie hanno firmato contratti per complessivi 270 e-bus, mentre Autolinee Toscane ha pianificato un investimento di 450 milioni per il rinnovo del proprio parco. Gli ordinativi oggi coprono la capacità produttiva del 2024.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# ■ STELLANTIS Il gruppo riporta all'interno attività logistiche, Fdm e Las vanno in crisi Altri posti a rischio nell'indotto

*Fiom, Uilm e Fismic: «In pericolo 21 lavoratori, subito garanzie sull'occupazione»*

POTENZA - Alla vigilia della ripartenza dello stabilimento Stellantis di Melfi, nelle aziende dell'indotto torna il rischio licenziamenti. E le organizzazioni sindacali - Fiom Cgil, Uilm Uil e Fismic Confsal in primis - tornano ad alzare le barricate chiedendo confronti con l'azienda e mobilitazione anche da parte degli enti istituzionali.

Martedì - fa sapere la Fiom Cgil - si è tenuta una riunione urgente tra le organizzazioni sindacali e la Rsu e la direzione aziendale della Las automotive, azienda della logistica per l'indotto Stellantis, che opera in sub appalto per la Sit Fdm, effettuando lo scarico e carico merci, il posizionamento magazzino e il rifornimento di componenti auto. Durante l'incontro la direzione della Las ha dichiarato che Stellantis, a partire da settembre, vuol proseguire con l'insourcing di alcune lavorazioni logistiche, così come è già avvenuto con altre aziende. E' stato illustrato l'impatto che ne deriverà dalla comunicazione di Stellantis in termini occupazionali e di condizioni di lavoro. L'effetto è devastante: dei 51 lavoratori impiegati nelle attività della Las automotive, circa 21 risulterebbero in esubero, 7 per ogni turno su tre turni.

«È il risultato del rientro in Stellantis delle lavorazioni che sino ad oggi erano in

capo ad aziende logistiche - scrive la Fiom Cgil in una nota -. Per questo la Fiom, unitamente al delegato, ha dichiarato tutta la sua contrarietà al processo di ridimensionamento messo in atto da Stellantis, che coinvolge tutti i lavoratori dell'area industriale». Giorgia Calamita segretaria generale della Fiom Cgil Basilicata, sostiene che «bisogna rompere il silenzio e

l'immobilismo delle istituzioni regionali e dell'intera società lucana, dalla politica ai sindaci, per rivendicare un vero confronto con Stellantis, perché venga reso noto il cronoprogramma dell'avvio delle nuove produzioni elettriche e l'uscita di quelle endotermiche per definire un percorso governato che possa garantire la transizione con la tenuta produttiva e occupazionale, con strumenti e nuove risorse che sostengano i lavoratori in questa fase. Con questa operazione - aggiunge Calamita - Stellantis conferma ulteriormente, di voler procedere nell'efficientamento esclusivamente per aumentare i propri profitti, con l'effetto di un disastro sociale ed economico che impatterà su tutta la regione, sui lavoratori, sulle famiglie. Il sistema di appalti e subappalti realizzato da Stellantis ad opera di aziende terze, logistiche per affidare la gestione del-

la movimentazione e stoccaggio di alcuni pezzi della componentistica auto è risultata un fallimento per il lavoro, è aumentata la precarietà dei lavoratori coinvolti, c'è stata la riduzione dei diritti e del salario, l'abbattimento dei costi ha prodotto un continuo peggioramento delle condizioni di lavoro, nessuna garanzia occupazionale, a fronte di alti profitti».

La segretaria della Fiom Cgil spiega che «non consentiremo che Stellantis proceda nella dismissione dell'area industriale di Melfi; oggi sono a rischio ulteriori 21 posti di lavoro, per tamponare tale situazione, si utilizzerà il Cds, richiesto già in passato dal sindacato per questo è già in essere, per garantire gli stessi diritti e procedere con gli ammortizzatori sociali sino a fine anno... La Fiom ha chiesto un incontro alla Regione per parlare dei lavoratori lucani ma ad oggi tutto è fermo. È evidente che c'è la necessità di un intervento a livello nazionale perché Stellantis si impegni a garantire un piano industriale con la piena capacità produttiva e occupazionale, di tutti gli stabilimenti e garantire risorse per investire nel settore affinché la transizione diventi un'opportunità. Bisogna frenare oggi i licenziamenti - conclude Calamita -. Chiediamo a tutte le istitu-

zioni, i sindacati, il governo regionale, la politica e la società di reagire, chiediamo l'apertura del confronto con la partecipazione delle parti sociali della Confindustria della Regione e con Stellantis affinché davvero si diano garanzie sull'occupazione sulle condizioni di lavoro e sul salario».

Anche la Uilm Uil e la Fismic Confsal hanno chiesto a alle aziende Fdm e Las «che intanto non ci siano perdite occupazionali e quindi licenziamenti, invitando il più possibile e a denti stretti, di governare il più possibile quest'altro triste epilogo con il supporto degli ammortizzatori sociali, non nascondendo sempre più preoccupazione per questo ulteriore ridimensionamento delle attività lavorative, inviando una immediata richiesta d'incontro a livello regionale. Le aziende hanno accolto le nostre richieste garantendoci nessun licenziamento, ma sono stremate, quindi è necessario muoversi velocemente. Riteniamo - concludono Uilm e Fismic - che sia necessario accelerare ancora di più gli incontri già in essere a livello nazionale al Mimit e sottoscrivere nel più breve tempo possibile un protocollo d'intesa che coinvolga tutti, Governo centrale, Regioni, Stellantis, organizzazioni sindacali e **Anfia** a tutela e garanzia di tutta la filiera dell'indotto».



L'area su cui sorge lo stabilimento Stellantis di Melfi



# Tra nuovi e vecchi blocchi i veicoli costretti allo stop arriveranno a 650.000

Con i divieti in tutta la Regione, invece, i mezzi fermi sarebbero 1,3 milioni. Previste deroghe per cure, lavoro, viaggi, sport e funerali

di **SERGIO BARLOCCHETTI**

■ Ci sono numeri del provvedimento di limitazione al traffico che entrerà in vigore in Piemonte il 15 settembre che lasciano aperti grandi interrogativi sulla sua effettiva utilità ed efficacia. A parte evitare infrazioni da parte di Bruxelles, ecco la realtà: incrociando i dati relativi alle immatricolazioni dei veicoli italiani per classe d'inquinamento e per regione (secondi i dati di Mit, Aci e Anfia), la decisione piemontese di limitare gli Euro 5 diesel o inferiori e fino agli Euro 2 a benzina affliggerebbe non soltanto le circa 300.000 vetture immatricolate in Italia tra il 2009 e il 2014, ma anche altre 350.000 ancora in circolazione con classi di emissioni inferiori.

Delle quali risultano di residenti piemontesi dei Comuni afflitti dal divieto, che scatterà a settembre, circa 138.000 unità. Ma la cifra stimata sale a 650.000 circa, se si considerano anche le vetture già bloccate dai precedenti divieti. Mentre sarebbero 170.000 quelle che sarebbero bloccate qualora si decidesse di dare alla nuova regola un confine regionale, portando la stima del totale dei veicoli vietati a 1 milione e

300.000, su un totale del parco circolante regionale di circa 3.300.000 unità. A quel punto, come sarebbe possibile controllare varchi e confini resta un mistero, se 189 telecamere servono soltanto per Milano, chissà quante ne occorrerebbero per le otto province del Piemonte. Idealmente, se tutti gli italiani venerdì 15 settembre decidessero di andare in uno dei 76 comuni che applicano la restrizione, potenzialmente la limitazione colpirebbe 650.000 automobilisti. La guerra al diesel è spietata: sul totale del parco veicoli italiano, quasi 40 milioni di mezzi, gli Euro 6 a gasolio sono poco meno di 13 milioni e i motori a benzina di classe inferiore alla Euro 2 quasi 7 milioni. Poco chiaro è che cosa ne sarà dei circa 2 milioni di veicoli da bloccare che per il Piemonte si limitano a transitare ogni mese per raggiungere Francia, Svizzera, Lombardia e Liguria, i cui conducenti in aria di sosta per rifocillarsi dovranno probabilmente segnare su una mappa le uscite da evitare e le aree off-limits.

Consola il fatto che le autostrade sono evidentemente escluse dalla decisione, che il 15 aprile 2024 questa follia sarà sospesa, e che nei weekend

non sarà in vigore. Viene quindi spontaneo chiedersi quale possa mai essere l'impatto effettivo sulla riduzione delle emissioni, anche perché le differenze tra diesel Euro 5 ed Euro 6 sono minime e, se i filtri antiparticolato sono efficienti come la revisione ministeriale impone, riguardano principalmente la percentuale degli ossidi di azoto. A rendere demagogica l'idea c'è poi una grande quantità di deroghe, ben 34 tipi diversi, e oltre a quelle tipiche per chi lavora, chi assiste malati o ricopre incarichi particolari (compresi giornalisti e veterinari), saranno esentati i veicoli utilizzati per il trasporto di persone sottoposte a terapie, interventi o dimesse da ospedali e case di cura in grado di esibire relativa certificazione medica; quelli delle aziende che effettuano interventi tecnico-operativi indilazionabili, le macchine operatrici e agricole, mezzi d'opera, ma anche veicoli delle associazioni o società sportive affiliate al Coni o a federazioni riconosciute ufficialmente, o veicoli privati utilizzati da iscritti alle stesse o da arbitri, direttori di gara o cronometristi. C'è quindi da aspettarsi una gran voglia dei piemontesi di iscriversi a qualsivoglia

sport. Fortuna vuole che siano esentate anche le vetture che trasportano persone per partecipare a cerimonie funebri e religiose o civili non ordinarie; veicoli di residenti in altre Regioni italiane o all'estero muniti di prenotazione o della ricevuta alberghiera, limitatamente al percorso tra l'albergo e i confini della città - il weekend lungo per l'assaggio del Barolo è salvo - quelli che devono essere imbarcati come veicoli al seguito per trasferimenti marittimi e ferroviari; veicoli al servizio delle manifestazioni autorizzate e di operatori economici che accedono o escono dai posteggi dei mercati o delle fiere. Infine, per non rovinare nessuno, le auto utilizzate da lavoratori la cui abitazione o il luogo di lavoro non sono serviti, negli orari di lavoro, dai mezzi pubblici nel raggio di 1.000 metri. Tradotto: un chilometro a piedi lo si deve fare comunque con qualsiasi condizione meteorologica, e potranno girare anche coloro con almeno due persone a bordo (car-pooling). Insomma, cari piemontesi, fate sport, portatevi parenti e amici, fatevi fare una ricetta medica per un trattamento e potete tenervi la vostra Euro 5 Diesel che va ancora benissimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





# Metà del mercato russo è cinese In Israele immatricolazioni al 10%

## La diffusione dei marchi

Quota al 2% in Italia, simile a Francia e Germania, ma Pechino opera anche con jv

L'invasione cinese è già in corso in Russia, dove - complice la guerra - l'industria automobilistica del Dragone si è presa il 49% del mercato. Un caso meno anomalo e più interessante è Israele, dove due big cinesi hanno conquistato il 10% del mercato: nel primo trimestre il colosso Byd (che ha un tasso di crescita marziano, visto che da 1,8 milioni di ibride più elettriche pure vendute nel 2022 punta a 3 milioni quest'anno) ha immatricolato quasi 6mila unità, prendendosi la leadership delle auto elettriche e il quinto posto assoluto. Tra le prime dieci marche in Israele anche Chery, con oltre 4mila vetture e il 4,4%.

In Europa, secondo l'associazione dei costruttori (Acea), i brand cinesi hanno toccato nel primo semestre l'1,5% delle immatricolazioni, mentre per il centro di ricerche Jato Dynamics non si andrebbe oltre lo 0,66% contro lo 0,43% di un anno prima. Molto dipende da che cosa si ritiene cinese. Ad esempio, il fenomeno DR Automobiles (2% del mercato nazionale) è italiano, ma anche cinese per via delle partnership con Chery, Jac e da luglio, in esclusiva per l'Europa, Baic (che collabora con Hyundai e Mercedes). Sono numeri da ritenere cinesi anche quelli di Lynk&Co e Polestar, progettate in Svezia (Volvo) ma di proprietà del gruppo cinese Geely e costruite in Cina? È sicuramente cinese il fenomeno MG (salita di cinque posizioni in Europa nei primi sei mesi del 2023, al posto numero 20, +128% con 104mila immatricolazioni). MG è un glorioso brand britannico dal 2007 di proprietà di Saic, una delle big five del Dragone, e sta vivendo un vero e proprio boom.

Va ricordato che in Europa, in un

mercato che quest'anno cresce del 17,9%, dominano ancora Volkswagen (1,4 milioni di immatricolazioni e +24% anno su anno, un quarto del totale) e nell'elettrico Tesla (137mila, +165% e 2,5% del totale). In Norvegia, dove le elettriche rappresentano oltre l'80% delle nuove immatricolazioni (mercato comunque piccolo, da 200mila auto all'anno), Tesla grazie alla Model Y è prima incontrastata nel primo semestre, con un quarto del market share. Il plotone cinese guidato da MG (seguono Byd, Nio, XPeng, Maxus e Faw con il suv dilusso da 100mila euro Hongqi E-HS9) vale il 4%, secondo i dati raccolti da Marklines, servizio di informazioni sull'industria dell'automobile quotato a Tokyo.

Guardando all'Italia i dati Anfia confermano il boom di MG (1,7% del mercato con 14.223 vetture vendute nel semestre contro le 7.300 di tutto il 2022), Lynk&Co tocca quota 3.160, Polestar si attesta a 559 e a seguire - con poche unità ciascuno - brand come Aiyways, Dongfeng, Seres. Nei principali mercati continentali le quote dei costruttori cinesi sono analoghe: Germania 1,18%, Olanda 2,33%, Francia 1,75%, Spagna 2,86%, sempre in base ai dati raccolti da Marklines.

E adesso? Per cominciare l'annuncio tsunami cinese in Europa è pronto a dare un avviso all'imminente Salone di Monaco (IAA Mobility, 5-10 settembre). Perché insieme a Nio, Xpeng e le altre, la big assoluta Byd (salita a luglio al 37,2% del mercato interno delle auto elettriche contro l'8,7% della seconda, Tesla) soltanto da metà 2022 ha ampliato il suo raggio d'azione all'Europa del Nord. In Svezia con il suv Atto 3 si è già presa la leadership il mese scorso, davanti a Tesla Model Y. Il colosso di Shenzhen, quinto al mondo per capitalizzazione (recente il sorpasso della sorpresa vietnamita Vinfast), ha testato da fine 2021 la Norvegia. Da marzo scorso il via in Spagna, mentre da fine luglio è anche in Italia con 5 showroom e i modelli Han, Dolphin e Atto 3. Sono arrivati i primi ordini, per adesso

nell'ordine di qualche decina.

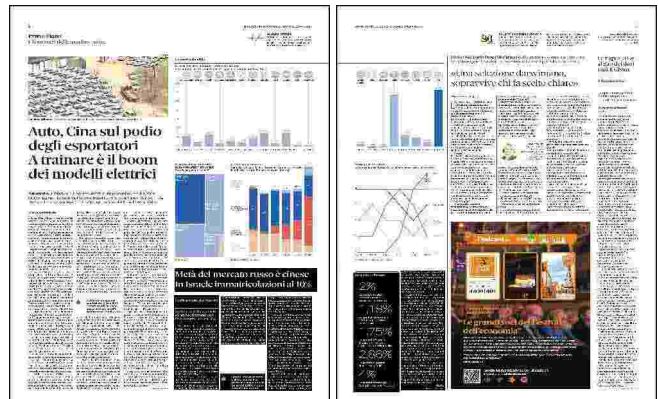
Infine un'altra protagonista, Chery, nota per l'accordo di fornitura con l'italiana DR, proprio nel nostro Paese ha debuttato in marzo con il suv Omoda 5. La casa di Wuhu prevede di aprire 50 showroom nel Regno Unito l'anno prossimo, raddoppiando entro il 2025.

—Al.An.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Spicca il fenomeno MG, salita al ventesimo posto in Europa, con un balzo del 128% di auto vendute in un anno**



## Le quote in Europa

# 2%

### La quota in Italia

I costruttori cinesi  
aumentano la presenza

# 1,18%

### La quota in Germania

Diffusione più limitata di  
brand cinesi

# 1,75%

### La quota in Francia

Olttralpe la diffusione è  
assimilabile a quella in Italia

# 2,86%

### La quota in Spagna

Brand cinesi più diffusi

# 4%

### La quota in Norvegia

Con la diffusione dell'elettrico

ECONOMIA MOBILITÀ SOSTENIBILE

# Prezzi alti e autonomia l'auto elettrica va piano

TOMMASO CARBONI

**S**taccò i cavalli dalla carrozza, mettendo al loro posto una rudimentale batteria. Scozia, 1831. **Robert Anderson** oggi ha una pagina Wikipedia di nemmeno tre righe. Ma il futuro dell'auto mondiale comincia proprio dal fiasco di quell'oscuro ingegnere. La sua carrozza, in effetti la prima auto elettrica della storia, non era molto pratica: andava avanti, sì, ma la batteria non si poteva ricaricare. Eppure quello non fu il bacio della morte per quel tipo di motore. Pare che in America, nel 1900, circolasse il doppio di veicoli elettrici rispetto al numero di vetture a benzina - certo, con batterie migliori di quella progettata da Anderson. L'elettrico però aveva i giorni contati. La produzione di massa della Ford Model T, l'espansione dell'industria petrolifera e l'abbassamento dei prezzi sancirono la vittoria del motore endotermico in Europa e Stati Uniti. Così il Novecento è stato il secolo di bielle e pistoni. Il secolo della crescita, del benessere, ma anche dell'accumulo di gas serra nell'atmosfera, alla base dell'attuale riscaldamento globale e del cambiamento climatico.

I trasporti generano circa il 20% del totale dei gas serra nel mondo e i veicoli stradali ben più della metà di questa quota. Ed è così che l'auto elettrica, a zero emissioni, ha potuto prendersi la sua rivincita.

La svolta è cominciata nel 2003 con la nascita di Tesla, la casa automobilistica di **Elon Musk**. Oggi siamo nel pieno di questa rivoluzione. Pensate che dieci anni fa le auto elettriche e ibride realizzavano solo lo 0,2% delle vendite di auto nuove nel mondo. La loro quota è salita al 13% nel 2022, e continuerà a crescere. Anche le stime più prudenti indicano che nel 2040 circa tre quarti (il 75%) delle vendite di macchine nuove in tutto il mondo saranno completamente elettriche. Dunque la strada è segnata: Asia, America ed Europa si muovono nella stessa direzione. Le case automobilistiche e la filiera delle componenti hanno investito e inve-

stiranno nella transizione elettrica 1.160 miliardi di dollari entro il 2030. Una cifra impressionante, ed è anche per questo - grazie a innovazioni ed economie di scala - che i prezzi stanno scendendo, anche se restano alti rispetto alle controparti a benzina e diesel.

Poi c'è la spinta dei governi. La Cina vuole che entro il 2035 tutte le nuove auto vendute sul proprio mercato siano elettriche, ibride oppure a idrogeno. Anche il presidente americano **Joe Biden** ha proposto limiti più rigorosi, il più stringente dei quali prevede che entro il 2032 circa due terzi delle nuove macchine vendute siano alimentate da batterie. In questa corsa si inserisce l'Europa che fra tutti si pone gli obiettivi più ambiziosi. Il Consiglio europeo dei ministri dell'Energia ha fissato per il 2035 il divieto di immatricolare auto e veicoli leggeri inquinanti, aprendo la strada alla mobilità completamente elettrica.

Una fuga in avanti considerata da molti eccessiva. L'Europa, fra poco più di dieci anni, sarebbe in effetti l'unico continente a bloccare la vendita di nuove macchine con motori endotermici. **Roberto Vavassori**, presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica italiana, dice che il passaggio all'elettrico è necessario ma con un'obiezione di fondo: «In Europa ci stiamo chiudendo in un cul-de-sac abbastanza inspiegabile. Perché

**In Italia appena quattro nuovi mezzi su 100. Pesano i costi. Gli investimenti sulle colonnine premiano il Nord Europa. Nel nostro Paese la rete è adeguata. Ma solo con questi numeri**





non abbiamo vantaggi competitivi manifesti, non abbiamo tecnologie molto superiori ad America e Cina nell'elettrico». Una parte dell'industria automobilistica chiede alle istituzioni europee di rispettare la neutralità tecnologica, il principio secondo cui conta l'obiettivo (ridurre le emissioni di gas serra), non il modo in cui lo raggiungi. Chi spinge su questa strada sostiene che esistano carburanti alternativi a bassissime emissioni. La Germania ha strappato una deroga per continuare a vendere in Europa auto alimentate da e-fuels, i carburanti sintetici basati sull'idrogeno anche oltre il 2035. Fa pressione anche l'Italia, che cerca di sfruttare l'apertura per accreditare i biocarburanti, per ora rimasti fuori. Il punto fondamentale è che queste soluzioni allungerebbero la vita del motore endotermico. E una transizione un po' più lunga potrebbe anche essere meno traumatica, sostengono in molti. Tanto più che l'Europa produce attorno al 7% dei gas serra globali, e il trasporto stradale europeo meno di un quarto di questa quota, quindi più o meno l'1,5% delle emissioni di CO2 nel mondo. Secondo Vavassori, anche se tutto il comparto europeo dell'auto si convertisse all'elettrico, con le attuali fonti di energia le emissioni si ridurrebbero del-

#### RICICLO

Uno stabilimento per il riciclaggio delle batterie dei veicoli elettrici in un'officina di Paersen Environmental Technology a Weinan, nella provincia cinese dello Shaanxi

delle componenti di un veicolo non subisce modifiche importanti, spiega Vavassori. Del resto la macchina elettrica è sempre una macchina: il pianale, le sospensioni, i freni, le ruote, gli interni e molte altre parti non cambiano. Il passaggio invece è molto più critico per tutti quei settori legati al motore endotermico. Una parte di dipendenti, magari più in là con gli anni, andrà effettivamente aiutata anche con scivoli e prepensionamenti.

Il punto è capire di quante persone si tratti. «Dipende da come accettiamo a livello europeo il concetto di neutralità tec- ▶

la metà. Per il pianeta quindi un calo quasi irrilevante. Mentre per la filiera italiana la transizione energetica avrà certamente un impatto.

Secondo **Anfia**, ci sono circa 450 aziende e 70mila lavoratori che saranno toccati dal cambiamento. I rischi però non sono affatto uguali per tutti. Nel passaggio all'elettrico il 60-65%



## ECONOMIA MOBILITÀ SOSTENIBILE



### L'INDUSTRIA

La Ford model T, il mezzo che ha aperto la strada alla mobilità di massa e alla produzione industriale

**Mentre con i biocarburanti l'industria difende quote di motori endotermici, dalle emissioni zero si stima un recupero occupazionale di 15 mila posti**

► nologica. Come ci sappiamo aprire ai carburanti alternativi, gli e-fuel cari alla Germania, ma anche i biofuel usati già abbastanza in nord Europa nelle flotte di trasporto pesante», continua Vavassori. «Oggi carburanti bio e sintetici sono molto costosi. Ma sono tecnologie ancora agli inizi. Bisogna investire e fare ricerca. Perché se c'è una strada per l'Europa per ricominciare a essere leader nella mobilità è soprattutto con ricerca e sviluppo in carburanti e combustibili alternativi, e anche in chimica alternativa delle batterie per essere meno dipendenti dalle materie prime cinesi».

È un dato di fatto che case sportive come Ferrari e Porsche vogliono fortemente la benzina sintetica. Tuttavia, per diversi analisti gli e-fuel e i biofuel non sono la panacea. Costosi e ancora difficili da produrre su larga scala: secondo una stima della Federazione europea per i trasporti e l'ambiente, la disponibilità di e-fuel in Europa sarà così limitata che nel 2035 potrà alimentare non più del 2% dei veicoli in circolazione. Se così fosse, per la filiera italiana la strada migliore sarà quella di attrezzarsi per prosperare in un futuro dominato dall'elettrico. E la transizione, se ben accompagnata, potrebbe portare anche a un aumento del numero di occupati nel settore dell'auto che negli ultimi 20 anni ha perso in Italia più del 20% dei posti di lavoro. Secondo una ricerca dell'Università Ca' Foscari di Venezia e di Motus-e, l'associazione di industriali, filiera automotive e mondo ac-

cademico che vuole accelerare la mobilità elettrica, il passaggio alle macchine a batterie potrebbe far guadagnare all'Italia più di 15mila posti di lavoro entro il 2030. Questo perché, secondo Motus-e, i tre quarti degli occupati nella filiera dell'auto non producono componenti legate esclusivamente al motore endotermico. Dunque, una crescita pure marginale delle attività connesse all'elettrificazione (pezzi per le batterie, inverter, elettronica di potenza) potrebbe compensare anche un dimezzamento di posti nelle parti più a rischio delle auto tradizionali. Per il 2030, l'obiettivo sarebbe portare sulle nostre strade circa quattro milioni di veicoli elettrici. Dai numeri dell'ultimo semestre, emerge che l'elettrico sta crescendo bene in Europa, dove ha preso il 15% del mercato, ma la diffusione è molto più lenta in Italia, dove le nuove immatricolazioni elettriche hanno una quota di meno del 4% del totale (in tutto il parco circolante elettrico italiano, secondo Motus-e, è di 200mila macchine). La strada quindi è lunga, servono incentivi, ma soprattutto i prezzi devono scendere: le auto a batteria, non a caso, stanno avendo più successo in Nord Europa, mercati più ricchi. L'altro ostacolo, citato da tutti gli analisti del settore, sono le colonnine di ricarica. I governi cominciano a rendersene conto. Come verranno ricaricate tutte le auto elettriche? Oggi l'Unione Europea ha predisposto circa mezzo milione di punti di ricarica: un numero scarso, a detta degli esperti, e le strutture sono anche distribuite in modo piuttosto diseguale. Fino al 2030, secondo Acea, l'associazione europea dei costruttori auto, dovrebbero essere installati 14mila punti di ricarica pubblici a settimana, ma il numero oggi è fermo a duemila. Sono concentrati in Olanda, che ha più di 100mila punti, Francia (circa 83mila) e Germania (82 mila). Ma anche l'Italia non è messa male: stando alle ricerche di Motus-e, ha più di 45mila punti di ricarica pubblici e 400mila privati. Più che sufficienti, per le (ancora) poche auto elettriche in circolazione.

## LA PROMESSA DEL MINISTRO PER LA GIGAFACTORY DI TERMOLI

# Urso, settembre poi verrà...

Il 10 del prossimo mese la firma del piano di lavoro con Stellantis e «le ricadute per il nostro territorio», ha garantito l'assessore Di Lucente



Ci hanno messo la mano sul fuoco anche il presidente della Regione Francesco Roberti e l'assessore alle Attività Produttive del Molise Andrea Di Lucente che, partecipando all'incontro tra il Mise (ministero dello Sviluppo Economico) e le Regioni, aveva garantito il 10 settembre come il giorno decisivo per la gigafactory di Termoli.

■ GENTILE, PAG. 2 E 3



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



## LA PROMESSA DEL MINISTRO PER LA GIGAFACTORY DI TERMOLI

# Urso, settembre poi verrà...

Il 10 del prossimo mese la firma del piano di lavoro con Stellantis e «le ricadute per il nostro territorio», ha garantito l'assessore Di Lucente

**C**i hanno messo la mano sul fuoco anche il presidente della Regione Francesco Roberti e l'assessore alle Attività Produttive del Molise Andrea Di Lucente che, partecipando all'incontro tra il Mise (ministero dello Sviluppo Economico) e le Regioni, aveva garantito il 10 settembre come il giorno decisivo per la gigafactory di Termoli. "Chiudere l'accordo di sviluppo sarà un grande traguardo anche per Termoli, ma pensiamo pure ad altro. Nel corso dell'incontro di oggi abbiamo parlato di ricerca legata all'automotive. Siamo convinti che accanto al progetto iniziale, bisogna tenere in debita considerazione la ricerca e lo sviluppo, che è uno dei sei punti sui quali verterà l'accordo con Roma" Di Lucente ha quindi annunciato novità per l'indotto: "E' stato pensato un punto ad hoc proprio per garantire l'espansione anche dell'indotto, così da moltiplicare gli effetti positivi degli investimenti. Insieme al presidente Roberti stiamo seguendo con grande attenzione la trattativa con Stellantis e le ricadute che potrà avere sul territorio, così come stiamo seguendo i progetti delle altre aziende sul territorio molisano. Dobbiamo farci trovare pronti davanti alle opportunità che il mercato può fornire al Molise".

### L'INCONTRO DEL 10 SETTEMBRE

E così è fissata per il 10 settembre la firma del "piano di lavoro" fra Stellantis e Mimit che conterrà le linee guida per raddoppiare la produzione di auto in Italia e arrivare a un milione entro il 2030, più un numero da definire di veicoli commerciali. Le linee guida dovrebbero essere definite in un incontro fra il gruppo e il ministro Urso il 30 agosto. Sulla base del "piano di lavoro", sarà avviato un Tavolo Stellantis con sindacati, regioni in cui opera il gruppo e Anfia per definire nel dettaglio gli impegni del gruppo auto e del governo per centrare i traguardi al 2030 e sostenere l'intera filiera dell'automotive nel percorso di transizione. L'obiettivo in questo caso è di arrivare alla firma

ANTONELLA GENTILE



di un "accordo di transizione" per il settore entro il 31 dicembre. E' quanto emerso nell'incontro in videoconferenza fra il Ministro Urso e i sindacati che però chiedono, in particolare Fiom e Uilm, di essere coinvolti anche nella definizione del "piano di lavoro" per evitare di trovarsi a discutere sulla base di un accordo già definito. Stellantis da parte sua ha fatto sapere di essere "pronta a proseguire, dopo la pausa estiva, un cammino, anche con le parti sociali e le organizzazioni di categoria, che si basa su un processo chiaro e su una visione condivisa del percorso da seguire". Il gruppo auto è convinto che "sia necessario costruire insieme un progetto globale per l'Italia che

tenga conto di diversi fattori come le previsioni di mercato, l'accessibilità economica delle auto per i clienti italiani, l'impatto di normative come l'Euro 7 e gli incentivi per mantenere la competitività nazionale, come il costo dell'approvvigionamento energetico e le agevolazioni per l'acquisto delle vetture". Da parte sua il Mimit si è impegnato a discutere di come impiegare le risorse a disposizione, che oltre al fondo automotive, dovrebbero arrivare dalla revisione del Pnrr/RepowerEU, per sostenere il mercato e la transizione green della filiera automotive. Il ministro Urso ha poi elencato ai sindacati i contenuti del "piano di lavoro" con Stellantis che si baserà su 6 punti

principali, che riguarderanno: l'aumento della produzione sia per le auto che per i veicoli commerciali; ricerca sviluppo e innovazione; l'efficientamento degli impianti; l'accelerazione degli investimenti in transizione; la sostenibilità dell'indotto automobilistico e la mappatura aggiornata delle competenze presenti nel gruppo.

L'ultimo incontro si è svolto a poche ore dall'annuncio dell'investimento di Stellantis e Samsung Sdi per un secondo stabilimento per la produzione di batterie negli Stati Uniti. I sindacati hanno chiesto certezze sulla Gigafactory per le batterie Termoli e sui nuovi modelli di auto da produrre in Italia, a partire dal quinto previsto

a Melfi, dopo l'annuncio che le nuove Topolino saranno prodotte in Marocco e le 600 in Polonia. Urso sta lavorando sulle risorse pubbliche per sostenere l'intesa tra accordi di innovazione, contratti di sviluppo e incentivi che vanno pianificati per rotamare gli 11 milioni di autovetture euro zero, 1, 2 e 3 e sostenere al tempo stesso la produzione nazionale, scesa nel 2022 al di sotto delle 500 mila auto. Per la transizione del settore auto, in vista dello stop ai motori a benzina e diesel nel 2035, ci sono 5-6 miliardi già stanziati e ancora non impegnati, ma l'intenzione del ministro è quella di utilizzare anche risorse aggiuntive, a partire da quelle del Pnrr. Nell'incontro

# LA JOINT VENTURE STARPLUS ENERGY

## Impianti di produzione batterie Stellantis-Samsung SDI



**STARPLUS ENERGY**  
 Joint venture Stellantis-Samsung SDI per costruire impianti di batterie per veicoli elettrici e sostenere il piano di elettrificazione del Nord America di Stellantis con **"Dare Forward 2030"**

### 1. IMPIANTO DI KOKOMO, INDIANA (USA)

- Operativo dal **I trimestre 2025**
- **Moduli batteria** per veicoli prodotti in Usa
- **2,5 mld di dollari** di investimento iniziale
- Fino a **3,1 mld di dollari** di investimento totale
- **1.400** nuovi posti di lavoro stimati
- **23 Gwh** capacità produttiva annua iniziale
- **33 Gwh** capacità produttiva annua a regime

### 2. SEDE IN FASE DI VALUTAZIONE

- Operativo dal **2027**
- **Moduli batteria** per veicoli prodotti in Usa
- **34 Gwh** capacità produttiva annua iniziale

### IL PIANO DARE FORWARD 2030

- 100%** del mix di vendite con veicoli elettrici a batteria (BEV) in Europa
- 50%** di autovetture e veicoli commerciali leggeri BEV in Usa
- 25** nuovi veicoli elettrici a batteria prodotti in Nord America
- 400 Gwh** di capacità di batterie
- Neutralità carbonica** entro il **2038**

FONTE: Stellantis

**GEA - WITHUB**

Nell'infografica di GEA, i progetti della joint venture 'StarPlus Energy' di Stellantis-Samsung SDI per la realizzazione di due stabilimenti per la produzione di batterie negli Stati Uniti. A maggio 2022 le due compagnie avevano annunciato il loro impegno per realizzare un primo stabilimento a Kokomo, in Indiana, operativo dal primo trimestre 2025. Il secondo progetto, la cui sede è ancora in fase di valutazione, è previsto in avvio entro il 2027 e punta ad avere una capacità produttiva annua iniziale di 34 gigawattora.

del 10 luglio con l'amministratore delegato del gruppo, Carlos Tavares, i due hanno concordato di lavorare insieme per invertire un trend negativo che dura da 20 anni, nei prossimi due anni. Cgil, Cisl e Uil ci stanno e chiedono di scoprire le carte, a partire dal prossimo aggiornamento, previsto già nei prossimi giorni. "Al governo chiediamo di capire quante risorse mette, per fare cosa e con quali condizionalità", ha dichiarato il segretario

generale della Uil, Pierluigi Bombardieri, che ha ricordato il percorso fatto nei mesi scorsi dalle organizzazioni sindacali di categoria. Grazie agli accordi sottoscritti, secondo Rocco Palombella, della Uilm, le stime indicano nel 2023 c'è una salita produttiva di circa il +15%. Maurizio Landini ha riconosciuto che è in corso un confronto importante, anche se a metà: "quello che ancora manca è l'azienda, che deve impegnarsi con il governo che le dà i soldi, e

i sindacati", ha spiegato con il segretario generale della Fiom, Michele De Palma. Intanto la perdita di lavoratori, con l'ultimo accordo di incentivazione all'esodo, ha raggiunto oltre 11.500 posti di lavoro in meno rispetto al 2014, quando erano a quota 40 mila, secondo i dati del sindacato. Luigi Sbarra della Cisl ritiene che il governo faccia bene "ad interloquire in maniera seria con Stellantis per acquisire garanzie sugli investimenti industriali

in Italia" e con il leader della Fim, Roberto Benaglia, ha definito "indispensabile" rifinanziare il fondo pluriennale per l'automotive con ulteriori risorse e bloccare la direttiva sui motori Euro 7 in Europa. Il ministro Urso ha professato ottimismo. "Noi crediamo che bisogna invertire la rotta e non rassegnarci alla decadenza industriale. Lo si può fare, è il momento della svolta", ha dichiarato prospettando un accordo di sistema per Stellantis, "quale

mai si è visto in questo paese" con un cronoprogramma preciso e più auto, più investimenti in ricerca e innovazione, più modelli innovativi e quindi più occupazione e salvaguardia dell'intera filiera. "Per vent'anni - ha concluso il ministro - l'Italia avuto una lacuna: è mancata la politica industriale e non c'è stata alcuna accordo con Stellantis né quando è stata realizzata né negli anni successivi. Crediamo sia doveroso colmarla".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



## Meta' del mercato russo e' cinese In Israele immatricolazioni al 10%

Quota al 2% in Italia, simile a Francia e Germania, ma Pechino opera anche con il servizio di diffusione dei marchi di Al.An. 28 agosto 2023 3' di lettura L'invasione cinese è già in corso in Russia, dove complice la guerra l'industria automobilistica del Dragone si è presa il 49% del mercato. Un caso meno anomalo e più interessante è Israele, dove due big cinesi hanno conquistato il 10% del mercato: nel primo trimestre il colosso Byd (che ha un tasso di crescita marziano, visto che da 1,8 milioni di ibride più elettriche pure vendute nel 2022 punta a 3 milioni



quest'anno) ha immatricolato quasi 6mila unità, prendendosi la leadership delle auto elettriche e il quinto posto assoluto. Tra le prime dieci marche in Israele anche Chery, con oltre 4mila vetture e il 4,4%. In Europa, secondo l'associazione dei costruttori (Acea), i brand cinesi hanno toccato nel primo semestre l'1,5% delle immatricolazioni, mentre per il centro di ricerche Jato Dynamics non si andrebbe oltre lo 0,66% contro lo 0,43% di un anno prima. Molto dipende da che cosa si ritiene cinese. Ad esempio, il fenomeno DR Automobiles (2% del mercato nazionale) è italiano, ma anche cinese per via delle partnership con Chery, Jac e da luglio, in esclusiva per l'Europa, Baic (che collabora con Hyundai e Mercedes). Sono numeri da ritenere cinesi anche quelli di Lynk&Co e Polestar, progettate in Svezia (Volvo) ma di proprietà del gruppo cinese Geely e costruite in Cina? È sicuramente cinese il fenomeno MG (salita di cinque posizioni in Europa nei primi sei mesi del 2023, al posto numero 20, +128% con 104mila immatricolazioni). MG è un glorioso brand britannico dal 2007 di proprietà di Saic, una delle big five del Dragone, e sta vivendo un vero e proprio boom. Va ricordato che in Europa, in un mercato che quest'anno cresce del 17,9%, dominano ancora Volkswagen (1,4 milioni di immatricolazioni e +24% anno su anno, un quarto del totale) e nell'elettrico Tesla (137mila, +165% e 2,5% del totale). In Norvegia, dove le elettriche rappresentano oltre l'80% delle nuove immatricolazioni (mercato comunque piccolo, da 200mila auto all'anno), Tesla grazie alla Model Y è prima incontrastata nel primo semestre, con un quarto del market share. Il plotone cinese guidato da MG (seguono Byd, Nio, XPeng, Maxus e Faw con il SUV di lusso da 100mila euro Hongqi E-HS9) vale il 4%, secondo i dati raccolti da Marklines, servizio di informazioni sull'industria dell'automobile quotato a Tokyo. Guardando all'Italia i dati Anfia confermano il boom di MG (1,7% del mercato con 14.223 vetture vendute nel semestre contro le 7.300 di tutto il 2022), Lynk&Co tocca quota 3.160, Polestar si attesta a 559 e a seguire con poche unità ciascuno brand come Aiyways, Dongfeng, Seres. Nei principali mercati continentali le quote dei costruttori cinesi sono analoghe: Germania 1,18%, Olanda 2,33%, Francia 1,75%, Spagna 2,86%, sempre in base ai dati raccolti da Marklines. E adesso? Per cominciare l'annuncio tsunami cinese in Europa è pronto a dare un avviso all'imminente Salone di Monaco (IAA Mobility, 5-10 settembre). Perché insieme a Nio, Xpeng e le altre, la big assoluta Byd (salita a luglio al 37,2% del mercato interno delle auto elettriche contro l'8,7% della seconda, Tesla) soltanto da metà 2022 ha ampliato il suo raggio d'azione all'Europa del Nord. In Svezia con il SUV Atto 3 si è già presa la leadership il mese scorso, davanti a Tesla Model Y. Il colosso di Shenzhen, quinto al mondo per capitalizzazione (recente il sorpasso della sorpresa vietnamita Vinfast), ha testato da fine 2021 la Norvegia. Da marzo scorso il via in Spagna, mentre da fine luglio è anche in Italia con 5 showroom e i modelli Han, Dolphin e Atto 3. Sono arrivati i primi ordini, per adesso nell'ordine di qualche decina. Infine un'altra protagonista, Chery, nota per l'accordo di fornitura con l'italiana DR, proprio nel nostro Paese ha debuttato in marzo con il SUV Omoda 5. La casa di Wuhu prevede di aprire 50 showroom nel Regno Unito l'anno prossimo, raddoppiando entro il 2025. Dai inizi alla discussione



HOME



AGOSTO 2023 PAG. 52 - Record di fatturato per il comparto aftermarket truck

GAM EDITORI agosto 28, 2023

DALLA REDAZIONE IN EVIDENZA

1/Daily/post-per-tag

PORTO&INTERPORTO - SFOGLIA SUBITO L'ULTIMA

A breve questo servizio sarà disponibile solo agli abbonati Scarica PDF dell'ultima edizione

Record di fatturato per il comparto aftermarket truck
Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck - su iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA...
L'andamento del fatturato mensile aggregato per la macro-famiglia "Motore & Trasmissione" è stato caratterizzato da un andamento altalenante...

"Supply Chain Edge Italy 2023" all'Iveco Industrial Village
A via luogo a Torino, il 19 ottobre scorso, presso l'ICEO Industrial Village...
Il presidente della Supply Chain Edge Italy 2023, Francesco S. Salteri...

PORTO & Interporto magazine cover
ZES
SUMMIT NAZIONALE SULL'ECONOMIA DEL MARE BLUE FORUM

Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck - su iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA, in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum1 - il fatturato totale del mercato aftermarket truck relativo al primo semestre 2023 ha registrato una variazione positiva rispetto ai quattro anni precedenti: +13% rispetto al 2019, +55% rispetto al 2020, +8% rispetto al 2021 e +8% rispetto al 2022.

In particolare, le performance di fatturato del primo trimestre del 2023 sono state le migliori dall'inizio della rilevazione dei dati. Anche per quanto riguarda il periodo aprile-giugno 2023 i risultati sono stati molto positivi. Infatti, sebbene il fatturato totale sia stato caratterizzato da una contrazione rispetto al trimestre precedente, il secondo trimestre 2023 ha registrato la seconda migliore prestazione di tutto il periodo di analisi.

Lo studio si basa su una valutazione del fatturato aggregato in famiglie e macro-famiglie di prodotto.

L'andamento del fatturato mensile aggregato per la macro-famiglia "Motore & Trasmissione" è stato caratterizzato da un andamento altalenante. Lo stesso comportamento, sebbene meno repentino, è stato rilevato anche per la macro-famiglia "Sotto-telaio". Invece, per quanto concerne la macro-famiglia "Sopra-telaio", il primo trimestre è stato caratterizzato da una

SOMMARIO

1/Sommario/post-per-tag

BREVI DAL MONDO

1/Brevi dal Mondo/post-per-tag

BREVI DALL'ITALIA

1/Brevi dall'Italia/post-per-tag

BREVI DELL'EUROPA

1/Brevi dall'Europa/post-per-tag

BRI

2/OBOR/post-per-tag

NOTIZIE DALLE ADSP

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

costante crescita, a cui ha fatto seguito un andamento meno costante nella seconda parte del semestre.

“Complessivamente, i dati del primo semestre 2023 elaborati dal Barometro Aftermarket Truck – afferma Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA-Aftermarket – danno prova ulteriore del percorso di ripresa e di crescita che era visibile già alla fine del 2022. Ciò che soddisfa è non solo che tutte le macro-famiglie siano in terreno positivo, ma, soprattutto, la crescita del comparto Sopra-telaio, che, al 31 dicembre 2022, aveva chiuso l'anno con un -3%. Segno, questo, di un mercato che ha ripreso fiducia e che si allinea anche ai valori di crescita registrati sul fronte delle nuove immatricolazioni”.

Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la macro-famiglia “Motore&Trasmissione” ha registrato un incremento del 7% rispetto al 2022, del 13% rispetto al 2021 e del 69% rispetto al 2020. Anche la macro-famiglia “Sotto-telaio” ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato positiva rispetto ai tre anni precedenti, pari a +11% rispetto al 2022, +8% rispetto al 2021 e +60% rispetto al 2020. Diversamente, la macro-famiglia “Sopra-telaio” ha registrato, nel primo semestre 2023, una variazione percentuale del fatturato cumulato positiva sia rispetto al 2022 (+6%) sia rispetto al 2020 (+6%), ma negativa con riferimento al 2021 (-13%).

Sitran sottolinea anche la capacità del comparto dell'aftermarket di intercettare i macrotrend di innovazione e di cambiamento che interessano il settore automotive in generale.

“Digitalizzazione, connettività, scenari di piattaforma, nuove sfide poste dalla transizione energetica e dalle novità normative del Pacchetto Mobilità – non ultima, l'entrata in vigore, dal 21 agosto 2023, della nuova versione di tachigrafi intelligenti: sono queste le variabili più significative che, anche in un'ottica di filiera, caratterizzano l'attuale evoluzione del settore dell'autotrasporto. Questi processi, se da un lato accrescono la complessità della governance delle aziende del comparto, dall'altro creano ambiti operativi nuovi, dove accrescere la catena di valore attraverso il processo che dal dato porta all'informazione e, con essa, al valore della sua gestione. Un incremento che si può ottenere promuovendo ecosistemi di servizi e di modelli di business integrati dove il valore aggiunto del componente, oltre che dalla qualità delle sue caratteristiche costruttive, deriva dal suo essere un facilitatore di servizi e di piattaforme che svolgono una funzione anticiclica sul piano della congiuntura economica e, di conseguenza, risultano essenziali per la sostenibilità dei modelli di business”.

*Francesco S. Salieri*

TAGS:



1/ADSP/post-per-tag

DIRITTO

2/Diritto/post-per-tag

LIBRI - LE NOSTRE RECENSIONI

2/Libri/post-per-tag

PARTNER IN EVIDENZA



**ASSORMEGGI ITALIA**  
 Associazione Imprese per la Nautica da Diporto



Inchieste Attualità Politica Economia Mondo Idee Opinioni

ECONOMIA MOBILITÀ SOSTENIBILE

# L'auto elettrica in Italia non sfonda: solo quattro mezzi ogni cento tra le nuove immatricolazioni

Pesano i costi. Gli investimenti sulle colonnine premiano il Nord Europa. Nel nostro Paese la rete è adeguata. Ma solo con questi numeri

di Tommaso Carboni



30 AGOSTO 2023

5 MINUTI DI LETTURA

Staccò i cavalli dalla carrozza, mettendo al loro posto una rudimentale batteria. Scozia, 1831. Robert Anderson oggi ha una pagina Wikipedia di nemmeno tre righe. Ma il futuro dell'auto mondiale comincia proprio dal fiasco di quell'oscuro ingegnere. La sua carrozza, in effetti la prima auto elettrica della storia, non era molto pratica: andava avanti, sì, ma la batteria non si poteva ricaricare. Eppure quello non fu il bacio della morte per quel tipo di motore. **Pare che in America, nel 1900, circolasse il doppio di veicoli**

## Catalogo eBook



Minareti.  
per **SCOPRI DI PIÙ**  
e  
libri  
osò:  
di



**elettrici rispetto al numero di vetture a benzina** - certo, con batterie migliori di quella progettata da Anderson. L'elettrico però aveva i giorni contati. La produzione di massa della Ford Model T, l'espansione dell'industria petrolifera e l'abbassamento dei prezzi sancirono la vittoria del motore endotermico in Europa e Stati Uniti. Così il Novecento è stato il secolo di bielle e pistoni. Il secolo della crescita, del benessere, ma anche dell'accumulo di gas serra nell'atmosfera, alla base dell'attuale riscaldamento globale e del cambiamento climatico.

I trasporti generano circa il 20% del totale dei gas serra nel mondo e i veicoli stradali ben più della metà di questa quota. Ed è così che l'auto elettrica, a zero emissioni, ha potuto prendersi la sua rivincita.

La svolta è cominciata nel 2003 con la nascita di Tesla, la casa automobilistica di Elon Musk. Oggi siamo nel pieno di questa rivoluzione. Pensate che **dieci anni fa le auto elettriche e ibride realizzavano solo lo 0,2% delle vendite di auto nuove nel mondo. La loro quota è salita al 13% nel 2022**, e continuerà a crescere. Anche le stime più prudenti indicano che nel 2040 circa tre quarti (il 75%) delle vendite di macchine nuove in tutto il mondo saranno completamente elettriche. Dunque la strada è segnata: Asia, America ed Europa si muovono nella stessa direzione. Le case automobilistiche e la filiera delle componenti hanno investito e investiranno nella transizione elettrica 1.160 miliardi di dollari entro il 2030. Una cifra impressionante, ed è anche per questo - grazie a innovazioni ed economie di scala - che i prezzi stanno scendendo, anche se restano alti rispetto alle controparti a benzina e diesel.

Poi c'è la spinta dei governi. La **Cina** vuole che entro il 2035 tutte le nuove auto vendute sul proprio mercato siano elettriche, ibride oppure a idrogeno. Anche il presidente americano **Joe Biden** ha proposto limiti più rigorosi, il più stringente dei quali prevede che entro il 2032 circa due terzi delle nuove macchine vendute siano alimentate da batterie. In questa corsa si inserisce l'Europa che fra tutti si pone gli obiettivi più ambiziosi. Il Consiglio europeo dei ministri dell'Energia ha fissato per il 2035 il divieto di immatricolare auto e veicoli leggeri inquinanti, aprendo la strada alla mobilità completamente elettrica.

Una fuga in avanti considerata da molti eccessiva. **L'Europa**, fra poco più di dieci anni, sarebbe in effetti l'unico continente a bloccare la vendita di nuove

**cosa  
parliamo  
quando  
parliamo  
di  
arabi  
2**

Il nuovo libro dedicato al mondo arabo di Angiola Codacci Pisanelli. In download gratuito per tutti i nostri abbonati digitali

macchine con motori endotermici. Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica italiana, dice che il passaggio all'elettrico è necessario ma con un'obiezione di fondo: «In Europa ci stiamo chiudendo in un cul-de-sac abbastanza inspiegabile. Perché non abbiamo vantaggi competitivi manifesti, non abbiamo tecnologie molto superiori ad America e Cina nell'elettrico». **Una parte dell'industria automobilistica chiede alle istituzioni europee di rispettare la neutralità tecnologica**, il principio secondo cui conta l'obiettivo (ridurre le emissioni di gas serra), non il modo in cui lo raggiungi. Chi spinge su questa strada sostiene che esistano carburanti alternativi a bassissime emissioni. La Germania ha strappato una deroga per continuare a vendere in Europa auto alimentate da e-fuels, i carburanti sintetici basati sull'idrogeno anche oltre il 2035. Fa pressione anche l'Italia, che cerca di sfruttare l'apertura per accreditare i biocarburanti, per ora rimasti fuori.

Il punto fondamentale è che queste soluzioni allungherebbero la vita del motore endotermico. E una transizione un po' più lunga potrebbe anche essere meno traumatica, sostengono in molti. Tanto più che l'Europa produce attorno al 7% dei gas serra globali, e il trasporto stradale europeo meno di un quarto di questa quota, quindi più o meno l'1,5% delle emissioni di CO2 nel mondo. Secondo Vavassori, anche se tutto il comparto europeo dell'auto si convertisse all'elettrico, con le attuali fonti di energia le emissioni si ridurrebbero della metà. Per il pianeta quindi un calo quasi irrilevante. **Mentre per la filiera italiana la transizione energetica avrà certamente un impatto.**

Secondo l'Anfia, ci sono circa 450 aziende e 70mila lavoratori che saranno toccati dal cambiamento. I rischi però non sono affatto uguali per tutti. Nel passaggio all'elettrico il 60-65% delle componenti di un veicolo non subisce modifiche importanti, spiega Vavassori. Del resto la macchina elettrica è sempre una macchina: il pianale, le sospensioni, i freni, le ruote, gli interni e molte altre parti non cambiano. Il passaggio invece è molto più critico per tutti quei settori legati al motore endotermico. Una parte di dipendenti, magari più in là con gli anni, andrà effettivamente aiutata anche con scivoli e prepensionamenti.

Il punto è capire di quante persone si tratti. «Dipende da come accettiamo a livello europeo il concetto di neutralità tecnologica. Come ci sappiamo aprire ai

carburanti alternativi, gli e-fuel cari alla Germania, ma anche i biofuel usati già abbastanza in nord Europa nelle flotte di trasporto pesante», continua Vavassori. «Oggi carburanti bio e sintetici sono molto costosi. Ma sono tecnologie ancora agli inizi. Bisogna investire e fare ricerca. Perché se c'è una strada per l'Europa per ricominciare a essere leader nella mobilità è soprattutto con ricerca e sviluppo in carburanti e combustibili alternativi, e anche in chimica alternativa delle batterie per essere meno dipendenti dalle materie prime cinesi».

È un dato di fatto che **case sportive come Ferrari e Porsche vogliono fortemente la benzina sintetica**. Tuttavia, per diversi analisti gli e-fuel e i biofuel non sono la panacea. Costosi e ancora difficili da produrre su larga scala: secondo una stima della Federazione europea per i trasporti e l'ambiente, la disponibilità di e-fuel in Europa sarà così limitata che nel 2035 potrà alimentare non più del 2% dei veicoli in circolazione. Se così fosse, per la filiera italiana la strada migliore sarà quella di attrezzarsi per prosperare in un futuro dominato dall'elettrico. E la transizione, se ben accompagnata, potrebbe portare anche a un aumento del **numero di occupati nel settore dell'auto che negli ultimi 20 anni ha perso in Italia più del 20% dei posti di lavoro**. Secondo una ricerca dell'Università Ca' Foscari di Venezia e di Motus-e, l'associazione di industriali, filiera automotive e mondo accademico che vuole accelerare la mobilità elettrica, il passaggio alle macchine a batterie potrebbe far guadagnare all'Italia più di 15mila posti di lavoro entro il 2030. Questo perché, secondo Motus-e, i tre quarti degli occupati nella filiera dell'auto non producono componenti legate esclusivamente al motore endotermico. Dunque, una crescita pure marginale delle attività connesse all'elettrificazione (pezzi per le batterie, inverter, elettronica di potenza) potrebbe compensare anche un dimezzamento di posti nelle parti più a rischio delle auto tradizionali.

Per il 2030, l'obiettivo sarebbe portare sulle nostre strade circa quattro milioni di veicoli elettrici. Dai numeri dell'ultimo semestre, emerge che **l'elettrico sta crescendo bene in Europa, dove ha preso il 15% del mercato, ma la diffusione è molto più lenta in Italia, dove le nuove immatricolazioni elettriche hanno una quota di meno del 4% del totale** (in tutto il parco circolante elettrico italiano, secondo Motus-e, è di 200mila macchine).

La strada quindi è lunga, servono incentivi, ma



soprattutto i prezzi devono scendere: le auto a batteria, non a caso, stanno avendo più successo in Nord Europa, mercati più ricchi. L'altro ostacolo, citato da tutti gli analisti del settore, sono le colonnine di ricarica. I governi cominciano a rendersene conto. Come verranno ricaricate tutte le auto elettriche? Oggi l'Unione Europea ha predisposto circa mezzo milione di punti di ricarica: un numero scarso, a detta degli esperti, e le strutture sono anche distribuite in modo piuttosto diseguale. Fino al 2030, secondo Acea, l'associazione europea dei costruttori auto, dovrebbero essere installati 14mila punti di ricarica pubblici a settimana, ma il numero oggi è fermo a duemila. Sono concentrati in Olanda, che ha più di 100mila punti, Francia (circa 83mila) e Germania (82 mila). Ma anche l'Italia non è messa male: stando alle ricerche di Motus-e, ha più di 45mila punti di ricarica pubblici e 400mila privati. Più che sufficienti, per le (ancora) poche auto elettriche in circolazione.

## Argomenti

[Automobili](#)[Trasporti](#)[LEGGI I COMMENTI](#)

© Riproduzione riservata

## Articoli Correlati



**Gli sprechi di Ita: 4 milioni di euro regalati a una società turistica in cambio di niente**

di Daniele Martini



**Michele De Palma, Fiom: «Basta auto di lusso, un operaio deve potersi comprare una 500 elettrica fatta in Italia»**

di Gloria Riva



**I taxi non si trovano: e allora facciamoli guidare ai parenti**

di Carlo Tecce

LE GUIDE ESPRESSO

NEWSLETTER

PODCASTECLUSO

# START MAGAZINE

ENERGIA ECONOMIA MONDO MOBILITÀ INNOVAZIONE

Semplicemente banca.

**PIANO ISYSMART A CANONE ZERO  
PER UN ANNO, ANZICHÉ 3,90€ AL MESE.  
ENTRO IL 20/09/23.**

SCARICA L'APP

Banca del gruppo **INTESA** **SANPAOLO**

\*L'offerta si applica sia a nuovi clienti sia a clienti che modificano un piano in essere.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

Per procedere all'apertura di un piano occorre sottoscrivere il contratto My Key che disciplina tra l'altro il servizio per operare a distanza con la banca. Per le condizioni contrattuali del My Key e del piano isysmart leggi i Fogli Informativi, il relativo Fascicolo dei Fogli Informativi dei servizi accessori e la Guida ai Servizi disponibili su [isybank.com](#)



089849



STARTMAG » MOBILITÀ » Stellantis tra alti annunci e basse immatricolazioni

## Stellantis tra alti annunci e basse immatricolazioni

Governo e Stellantis al lavoro per riportare la produzione annuale italiana sul milione di unità, ma il Gruppo guidato da Carlos Tavares continua a faticare sul fronte delle immatricolazioni

30 Agosto 2023 10:40

LOADING...



Volano alto gli annunci di Stellantis sul futuro dell'auto italiana. Un po' troppo, secondo alcuni osservatori che restano scettici, così come restano scettici i rappresentanti dei lavoratori che hanno visto l'organico in Italia perdere [oltre 7mila unità](#) (guai a chiamarli licenziamenti: sono in gran parte "uscite volontarie") negli ultimi due anni.

### LA PRODUZIONE DI STELLANTIS IN ITALIA

Nell'attesa che governo e azienda trovino una quadra sugli [aiuti](#) che il primo dovrà alla seconda per mantenerne la presenza in Italia (e non solo: **Carlos Tavares** vuole anche [maggiore attivismo dell'esecutivo italiano contro l'Euro7 imposto da Bruxelles](#) per incentivare l'auto elettrica), Stellantis promette che quest'anno la produzione totale in Italia tornerà ai livelli pre-pandemici.

Una cifra che risulta anche nelle proiezioni di Fim-Cisl: tra auto e veicoli commerciali leggeri la produzione dovrebbe superare le 800mila unità, in recupero rispetto alle 685.753 del 2022, tornando così ai volumi del 2019, mentre guardando alle sole autovetture si potrebbero sfiorare le 700mila unità, in deciso recupero sull'anno scorso (479.753). Nel polo produttivo di Torino i volumi produttivi misurati nel primo semestre 2023 sono pari a 53.330 unità rispetto alle 48.760 rilevate nel 2022 (+9,4%). Il peso maggiore della crescita continua ad essere determinato dalla produzione della 500 bev che ha raggiunto quasi 47.000 unità (+21%).

A Pomigliano invece dovrà aumentare la produzione giornaliera di Fiat Panda e Alfa Romeo Tonale rispettivamente a quota 400 e 300 unità al giorno, e qui torniamo alla richiesta di Tavares al governo di contrastare la normativa Euro 7 visto che a detta dell'Ad portoghese le nuove regole colpiranno proprio la vettura made in Italy. Per questo da Stellantis avevano sibillantemente detto che le produzioni sarebbero aumentate dove maggiormente conveniente per la società.

### L'ASTICELLA FISSATA DAL GOVERNO

Ancora al Meeting di Rimini, l'interlocutore di Tavares, il ministro del Made in Italy Adolfo Urso, aveva [ripetuto](#): «Stiamo lavorando affinché salga la produzione in Italia, dopo oltre vent'anni di declino inarrestabile». Quanto al tavolo di lavoro tra governo e azienda ripreso proprio nelle ultime ore avrà la finalità di «realizzare entro fine anno un 'accordo di sviluppo' che preveda l'incremento dei volumi di produzione sia di auto che di veicoli commerciali, il rafforzamento dei centri di ingegneria e ricerca e sviluppo, un miglior efficientamento degli impianti per migliorarne la competitività, l'accelerazione degli investimenti in transizione energetica».

Si tratta, ha concluso Urso, di «un percorso che ha come orizzonte il 2030 e che condivideremo con sindacati, Regioni e Anfia e che punta a raggiungere il tetto del milione di veicoli prodotti, con ricadute significative, anche in termini occupazionali, sugli impianti in Italia».

### LE IMMATICOLAZIONI DI STELLANTIS

Intanto a luglio Stellantis ha visto nuovamente diminuire le immatricolazioni in Europa occidentale (Ue+Efta+Regno Unito) a 160.251 auto, vale a dire il 3,3% in meno dello stesso mese del 2022 con una quota pari al 15,7% contro il 18,9%. Un dato comunque in controtendenza con i sei mesi del 2023: da inizio anno le immatricolazioni del Gruppo sono state 1.304.948, in crescita del 4,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, con la quota di mercato al 17,1% contro il 19,4%.

Un luglio nero, insomma, per Stellantis in controtendenza pure con la ripresa del mercato. A luglio in Europa occidentale sono state immatricolate 1.022.468 auto, con una crescita del 16,7% sullo stesso mese del 2022. Nei primi sette mesi dell'anno le immatricolazioni – secondo i dati dell'[Acea](#), l'associazione dei costruttori europei dell'auto – sono state 7.612.451, ovvero il 17,5% in più dell'analogo periodo del 2022. Venendo al segmento delle elettriche, le immatricolazioni nell'Ue sono aumentate del 62,4% e la quota di mercato è stata quasi del 15%, mentre in Italia la crescita è stata del 14,4% pari al 3,4% del totale.

Ricordiamo che nel 2022 il Gruppo Stellantis, che va da Abarth ad Alfa Romeo, passando per Chrysler, Citroën, Dodge, DS Automobiles, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot e Ram nell'ultimo anno ha perso oltre l'11% del mercato e con le sue 5,8 milioni di unità vendute è al quinto posto della classifica mondiale guidata da Toyota con oltre 10milioni di vetture.

### Articoli correlati

#### DI CARLO TERZANO

**Cosa fa la cinese Leapmotor, possibile partner di Stellantis**

Stellantis potrebbe tornare in Cina dopo la sospensione delle attività della fabbrica Jeep con Gac: ...

#### DI CARLO TERZANO

**Maserati parlerà cinese? Cosa sappiamo**

La consueta calma ferragostana spazzata via da un rumor rimbalzato insistentemente per tutta la Cina, ...

#### DI MARCO DELL'AGUZZO

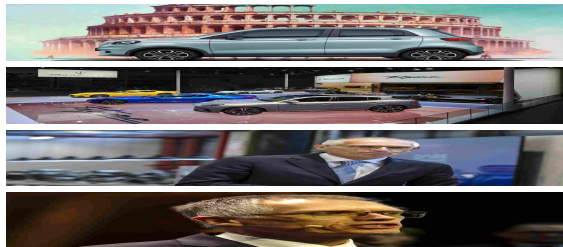
**Perché il sindacato americano tampona Stellantis, Ford e Gm**

Il sindacato americano United Auto Workers potrebbe indire uno sciopero contro Stellantis, Ford e General ...

#### DI MARCO DELL'AGUZZO

**Tutti i piani americani di Stellantis sul litio geotermico per le batterie**

Stellantis investirà 100 milioni di dollari in Controlled Thermal Resources, un'azienda americana che estrae litio ...



Iscriviti alla  
Newsletter di



Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome

Email

Accettazione GDPR \*

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

ISCRIVITI ORA



Apertura, Auto

Mer 30 agosto 2023

## Riparare un'auto elettrica costa mediamente mille euro in più

La compagnia Usa Mitchell ha analizzato migliaia di sinistri. Confermato: la vettura a spina è "roba da ricchi".



Le auto elettriche non solo costano mediamente il 30% in più rispetto agli stessi modelli endotermici, ma **in caso di incidente la riparazione risulta più onerosa che per un diesel o un benzina** con tempi di riconsegna superiori alle vetture normali. Il dato emerge da un rapporto della compagnia assicurativa statunitense **Mitchell International**.

### Oltre mille euro in più

Secondo la compagnia, che ha analizzato migliaia di sinistri, le **richieste di risarcimento** risultano mediamente più elevate per le auto elettriche anche di mille dollari (circa mille euro): in dettaglio nel secondo trimestre del 2023, **le richieste hanno raggiunto 963 dollari** in più rispetto all'endotermico negli Stati Uniti e addirittura 1.328 dollari in Canada.

Di più: la forbice aumenta ulteriormente nel caso specifico di Tesla. I proprietari americani e canadesi delle vetture di Elon Musk che hanno subito un sinistro possono arrivare a pagare **1.589 e 1.600 dollari in più** sempre rispetto al pari modello endotermico.

### Riconsegna con tempi più lunghi

I veicoli elettrici generalmente hanno anche una **percentuale inferiore di parti**

### Articoli recenti

Apertura Mer 30 agosto 2023

#### Riparare un'auto elettrica costa mediamente mille euro in più

Lavoro Mer 30 agosto 2023

#### Lavoro, nasce la piattaforma che incrocia la domanda e l'offerta

In evidenza Mer 30 agosto 2023

#### Borsa di Milano cauta, brillano solo le banche

Politica Mer 30 agosto 2023

#### Extraprofiti, Meloni alle banche: "Non difendo le rendite di posizione"

Apertura Mer 30 agosto 2023

#### Visibilia Editore, la scalata "occulta" di Ruffino: adesso ha il 73%

### Argomenti

- borsa milano
- piazza affari
- giorgia meloni
- tim
- Bce
- mario draghi
- azioni borsa milano
- azioni comprare oggi
- banche
- migliori azioni borsa milano
- borsa
- silvio berlusconi
- wall street
- azioni comprare borsa milano
- azioni comprare
- Unicredit
- auto elettrica
- mps
- governo
- gas

### Articoli correlati

**riparabili** (13,49% contro 19,20%) e un **tempo di riconsegna al cliente più lungo** (per la riparazione occorrono mediamente 8,51 ore di lavoro contro 8,02). La situazione peggiora con i nuovi modelli con motori alloggiati tra le ruote.

Una semplice collisione laterale rischia di mandare in tilt il mezzo. La compagnia californiana nel suo dossier si chiede anche quando tempo ci vorrà per vedere allineati i livelli di risarcimento tra diesel e benzina ed elettrico. Con l'immissione sul mercato di un numero crescente di componenti - viene detto - la disparità andrà diminuendo, ma **prevedere oggi quando** sarà più conveniente riparare un'auto green che endotermica è impossibile.

## Salvini, basta regole contro diesel e benzina

Il dossier di Mitchell International, unita ai dati **Anfia** sulle immatricolazioni di luglio, non fanno che ribadire quanto l'auto elettrica sia "roba da ricchi" e che la stragrande maggioranza degli italiani sia ben lontana dall'idea di acquistare un'auto a spina. Anzi, una larga fetta della popolazione ha **forti difficoltà a sostituire la propria vecchia auto con una nuova**, seppur endotermica. Partendo proprio da queste considerazioni **il governo ha deciso di intervenire contro il blocco dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte** dal prossimo 15 settembre.

**La questione è arrivata sul tavolo del Consiglio dei ministri**, come promesso dal vicepremier, **Matteo Salvini**. E sono iniziati gli approfondimenti, spiega il leader leghista, per evitare «di danneggiare centinaia di migliaia di famiglie e lavoratori». Alla riunione, oltre a Salvini, i ministri Raffaele Fitto e Gilberto Pichetto Fratin, titolari rispettivamente del Pnrr e dell'Ambiente, e i tecnici dei tre dicasteri. L'obiettivo del governo è «**scongiurare un provvedimento ritenuto l'ennesima forzatura europea** a proposito di soluzioni green, una scelta che non migliorerà l'ambiente ma causerà grossi problemi a centinaia di migliaia di famiglie e lavoratori». Il rischio però è di incorrere in una multa di centinaia di milioni di euro dall'Europa. Ma il governo intende andare avanti.

Tag: [auto elettrica](#), [costo auto elettrica](#), [costo riparazione auto elettrica](#), [Gilberto Pichetto Fratin](#), [matteo salvini](#)

Condividi articolo



Apertura

Mar 28 febbraio 2023

## Anche la Germania contro l'ultimatum Ue e lo stop alla vendita di auto diesel e benzina

La Germania chiede all'Ue una deroga sullo stop alla vendita di auto diesel e benzina dal 2035. Berlino si allinea...



Apertura

Ven 03 marzo 2023

## In Europa è stallo sull'auto green: voto rinviato ancora, esultano Italia e Germania

Stop in Ue sull'auto green: il voto sullo stop alla vendita di veicoli nuovi a benzina o diesel dal 2035...



Apertura

Sab 18 marzo 2023

## Casa e auto green, Timmermans preme perché vuole chiudere la partita prima di fine mandato

Il vicepresidente della Commissione