



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 26 marzo al 1° aprile 2024

Torino, 4 aprile 2024

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
44	La Stampa - Ed. Torino	27/03/2024	<i>Via alla fiera Vtm Cirio: "Cosi' nasce la Vehicle Valley"</i>	2
	Ilmessaggero.it	27/03/2024	<i>A #FORUMAutoMotive la seconda Automotive Eurotribuna politica a confronto con la filiera della mobil</i>	3
	FormulaPassion.it	27/03/2024	<i>Vehicle & Transportation Innovation Meetings, cronaca di un successo annunciato</i>	7
	Motori.ilmattino.it	27/03/2024	<i>https://motori.ilmattino.it/eventi/a_forumautomotive_seconda_automotive_eurotribuna_politica_confron</i>	9
	Ilsole24ore.com	28/03/2024	<i>Mercato auto in crescita, elettrico in stallo</i>	13
	Ansa.it	29/03/2024	<i>Stellantis Melfi: il tavolo al Mimit spostato al 3 maggio</i>	14
1+2	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	29/03/2024	<i>Auto, Torino chiama a raccolta (C.Benna/P.Coccorese)</i>	17
	Autoblog.it	29/03/2024	<i>Tassa sulle emissioni: industria contro l'ecotassa, si paga sopra 160 g/Km - Autoblog</i>	19
13	Libero Quotidiano	30/03/2024	<i>Via agli incontri governo-Stellantis</i>	23
29	Giornale di Brescia	30/03/2024	<i>L'elettrico accelera in Europa ma resta al palo in Italia</i>	24
	Autoblog.it	30/03/2024	<i>Mercato Italia: vendite in crescita a Febbraio (+8,6%) e domani a Ginevra parlano Marchionne e Monte</i>	25
19	Il Centro	31/03/2024	<i>Stellantis, intesa sull'uscita di 23 impiegati</i>	33
	FormulaPassion.it	01/04/2024	<i>Salone dell'Auto Torino 2024: programma, eventi, biglietti - Saloni - Auto</i>	34
	Automotornews.it	01/04/2024	<i>Le dichiarazioni sul MotorValleyFest 2024</i>	35
	Automotornews.it	01/04/2024	<i>MOTOR VALLEY FEST 2024: I NUOVI TREND DELLAUTOMOTIVE E LE STRATEGIE PER IL MERCATO DEL LUSO</i>	38
	Rainews.it	01/04/2024	<i>Pasquetta di attesa e preoccupazione per lo stabilimento lucano e il suo indotto. Dai sindacati una</i>	41
86/95	Il Salvagente	01/04/2024	<i>Il futuro e' elettrico? (M.Bongioanni)</i>	42



AL LINGOTTO

Via alla fiera Vtm
Cirio: "Così nasce
la Vehicle Valley"

È stata inaugurata ieri al Padiglione 1 del Lingotto la quarta edizione di Vtm (Vehicle & Transportation Innovation Meetings), la business convention internazionale dedicata al futuro e all'innovazione dell'automotive e dei trasporti. Durante l'apertura dell'evento, promosso da Regione e Camera di commercio di Torino, il governatore Alberto Cirio, l'assessore Andrea Tronzano e il presidente dell'ente camerale Dario Gallina hanno annunciato la nascita dell'associazione "Vehicle Valley" che punta a «sviluppare, consolidare e promuovere il distretto tecnologico piemontese dell'automotive e della mobilità». L'associazione, oltre alla Regione, ha come soci fondatori Italdesign, Pininfarina, Unione Industriali, Api, Camera di commercio e Anfia.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



A #FORUMAutoMotive la seconda Automotive Eurotribuna politica a confronto con la filiera della mobilità

condividi l'articolo



Un confronto tra chi in Europa ha sostenuto il percorso che ha portato al diktat pro auto elettrica dal 2035 e chi lo ha avversato ed è oggi impegnato nel cambiare la traiettoria del percorso all'insegna delle neutralità tecnologica. È andata in scena nel corso dell'evento #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, la seconda Automotive Eurotribuna politica che ha messo a confronto gli europarlamentari dei due schieramenti con i rappresentanti della filiera della mobilità.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori sottolineando la necessità di un dibattito non ideologico, ma che guardi a un obiettivo concreto comune, quello di poter assicurare una accelerazione verso la decarbonizzazione e un ambiente più pulito: "Le parti politiche devono guardare al raggiungimento dell'obiettivo unitario di una sempre maggiore eco-sostenibilità, proponendo le migliori soluzioni green, sarà poi il mercato, secondo le varie esigenze, a scegliere il tipo di alimentazione. La parola d'ordine è pragmatismo e non imposizione. Ne è scaturito un dibattito vivace dove non sono mancate le auspicate convergenze. Permangono, comunque, le divisioni anche perché chi è consapevole di aver imboccato una strada rischiosa e ci ha scommesso, è difficile che faccia retromarcia. Significherebbe l'ammissione di aver sposato una strategia sbagliata".

Dario Duse, Country Leader Italia ed EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial Team di AlixPartners, ha presentato l'analisi "Automotive, una delle industry più disrupted": "Ci aspettiamo una crescita modesta del settore nel 2024. Le nuove piattaforme sono focalizzate sui veicoli BEV, ma i costruttori stanno monitorando

EVENTI



LA KERMESSE
Jeep, quattro concept al 58° Easter Safari. L'evento nello Utah vedrà le vetture impegnate fino al 31 marzo



L'APPUNTAMENTO
Eicma punta su Misano con il Riding Fest. Il 27 e 28 aprile al Misano World Circuit Marco Simoncelli



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

con attenzione l'andamento della domanda e della normativa. Con l'attuale evoluzione i volumi medi di produzione per piattaforme BEV rimarranno sotto quelli ICE, limitando economie di scala e assorbimento di costi bassi. La sostenibilità economica dell'elettrico resta un nodo irrisolto".

Ad aprire il dibattito è stato il confronto tra due visioni differenti sulle soluzioni più efficaci per raggiungere il medesimo obiettivo, ridurre l'impronta carbonica della mobilità, con gli interventi di Gianni Murano, Presidente di UNEM, e Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E, moderati dal giornalista Umberto Zapelloni.

Murano ha osservato come "per alimentare il processo di decarbonizzazione abbiamo bisogno di tutte le tecnologie in grado di eliminare e ridurre l'impronta carbonica. Allo stato attuale, gli incentivi all'auto elettrica vedono un costo che oscilla tra i 300 e gli 800 euro per tonnellata di CO2 evitata. Costo quindi molto superiore non solo ai prezzi di mercato della CO2 (attualmente intorno ai 60 euro/tonnellata), ma anche a quelli ottenibili incentivando i biocarburanti o più in generale i carburanti carbon neutral, compresi tra i 100 e i 200 euro/tonnellata". Naso ha obiettato: "Pensare che gli incentivi servano a pagare la CO2 risparmiata non è corretto. Più del 70% degli incentivi erogati negli ultimi anni sono stati sostenuti per vetture endotermiche. La famosa invasione delle BEV asiatiche è oggi legata soprattutto a vetture a benzina. Non si può pretendere che gli incentivi proseguano nel medio periodo, esiste un modo più efficace per sostenere la diffusione dei veicoli a zero emissioni ed è quello di utilizzare la leva fiscale per le auto elettriche aziendali e quelle a noleggio".

Spazio poi alla "Seconda Automotive Eurotribuna politica" che ha messo a confronto le voci a favore e contrarie alla visione del "solo elettrico" dal 2035, coinvolgendo anche i rappresentanti della filiera della mobilità, anticipata dall'intervento di Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Massimiliano Salini, Eurodeputato In Commissione Industria UE, ha espresso alcune preoccupazioni: "La prima è di sistema, stiamo vivendo un momento di tensione geopolitica rilevante e non possiamo far finta che non esista. Secondo punto: se la transizione è sbilanciata sull'elettrico emerge un problema di materie prime, partendo dal rame che avremo a disposizione per il futuro, che non sarà sufficiente. Terzo punto: l'autonomia strategica dell'Unione europea. Quarto punto: il dumping dei cinesi che entrano sul mercato con prezzi più bassi".

Mariangela Danzi, Europarlamentare Commissione ENVI, ha dichiarato: "C'è un problema di salute del pianeta nel suo complesso. La nostra industria è fatta da persone intelligenti che comprendono come l'abbassamento delle temperature sia una necessità. Non si parla mai di energia geotermica ed eolica, dobbiamo considerare tutte le soluzioni. Se alimentiamo con biomasse, togliamo fonti di assorbimento della CO2. C'è un problema geopolitico, la migliore battaglia da affrontare è quella di diventare autonomi energeticamente".

Carlo Fianza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e Membro della Commissione TRAN (Trasporti e turismo) del Parlamento Europeo ha sostenuto: "Siamo alla fine di 5 anni caratterizzati dal Green Deal ed è tempo di bilanci. Ci auguriamo un cambio di passo nella visione relativa all'automotive. Se ci fosse stata una presa di posizione dell'industria meno supina nei confronti del diktat europeo, forse si sarebbe potuto arrivare a una strategia più razionale e orientata al mercato. Con la nuova Commissione europea, punteremo a inserire i biocarburanti nella tassonomia europea per tutelare le nostre imprese".

In totale antitesi Andrea Poggio di Legambiente: "Stupiscono le accuse di ideologia rivolte oggi alle politiche europee. Nel nostro Paese sono mancate politiche industriali che tutelassero il nostro primato nella produzione europea di auto, innovando. Così siamo passati dal secondo all'ottavo posto a livello europeo. Siamo l'unico Paese che concede incentivi alle vetture endotermiche. Distribuire incentivi a pioggia non consente di raggiungere le classi sociali che non possono cambiare l'auto".

Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE, è poi intervenuto: "Dai dati illustrati oggi emerge una evidente fatica anche da parte dei costruttori in vista del raggiungimento dei prossimi obiettivi fissati a livello europeo. Serviranno sicuramente i biocarburanti per la decarbonizzazione. Le decisioni prese a livello europeo non hanno preso in considerazione l'intero ciclo di vita dell'auto".

Ha chiuso gli interventi politici Brando Benifei, Capodelegazione del Partito Democratico al Parlamento Europeo: "Abbiamo lavorato per un percorso di decarbonizzazione che presenta dei costi. Vogliamo sostenere gli investimenti sulla transizione ecologica. I biocarburanti vanno preservati solo per alcuni settori che fanno fatica a elettrificarsi".

Spazio poi agli interventi della filiera della mobilità. "L'obiettivo "L'Unione fa la forza" che caratterizza questo incontro deve essere praticato da tutti", ha commentato Roberto Vavassori, Presidente ANFIA. "Quando in Europa definiamo uno scenario futuro, dobbiamo avviare una pianificazione reale di lungo periodo. Quando parliamo di incentivi, non dobbiamo dimenticare che il nostro Paese sostiene ancora fondi per il fotovoltaico di prima generazione. Gli incentivi all'auto non sono una panacea. In Italia abbiamo 170.000 dipendenti della filiera. L'Europa ha perso 3 milioni e mezzo di vetture rispetto al 2019".

Gli ha fatto eco Paolo Starace, Presidente di UNRAE Veicoli Industriali: "Dobbiamo essere in grado di affrontare problemi complessi, compresa la componente legislativa e normativa. Ci sarebbe bisogno di rivedere le politiche finalizzate al ringiovanimento del parco circolante che dovrebbe essere ritenuto obiettivo prioritario. Partendo da tariffe autostradali parametrate all'impatto ambientale".

"L'auto elettrica ha bisogno di quantità di metalli 6 volte superiore a quelle con motore endotermico. Le emissioni prodotte nel resto del mondo vanificheranno quanto produrrà la transizione ecologica in Europa. Qualcuno ha studiato quale sarebbe il risultato di un'Europa con una riduzione delle emissioni al 4,5% e non azzerate, valutando l'impatto di altre nazioni che emettono molto di più?", ha osservato Andrea Taschini, manager automotive e opinionista.

Massimo Artusi, fresco di elezione a Presidente di Federauto, ha ricordato che "va ridotta l'obsolescenza del parco circolante. Va utilizzato un approccio non ideologico, ascoltando la voce del cliente, ad esempio rivedendo la fiscalità sull'auto nel nostro Paese".

Alberto Viano, Presidente di ANIASA: "Siamo sempre più convinti dell'evoluzione in atto nel rapporto con la propria auto. Il passaggio dalla proprietà all'utilizzo delle vetture porta una serie di benefici, in particolare la possibilità per l'utilizzatore dell'auto di scaricare il rischio tecnologico sulle società di noleggio. Serve una maggiore stabilità del quadro normativo. Gli incentivi così come sono stati concepiti finora non hanno centrato pienamente l'obiettivo. In più, in attesa della loro entrata in vigore, stanno rallentando significativamente le nuove immatricolazioni".

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, ha poi sostenuto: "Le politiche energetiche devono essere tragguardate a seconda della situazione nazionale. L'Italia è uno dei maggiori produttori di biometano, circa il 60% del fabbisogno. Il consumatore ha tra l'altro il diritto di poter scegliere e l'Europa nega questo diritto., Il CNR certifica emissioni negative di CO2 attraverso l'utilizzo di biometano".

Roberto Scarabel, Presidente di AsConAuto e Vicepresidente di Federauto ha sottolineato "l'importanza di poter scegliere il noleggio dell'auto elettrica, che potrebbe essere favorita dagli acquisti da parte di aziende spinti da una fiscalità più favorevole. C'è anche un tema di sicurezza stradale, un parco che invecchia è anche un parco meno sicuro".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV si è espressa così nel corso del dibattito: "Siamo per una transizione non demagogica, ma pragmatica. Il resto del mondo ha una visione del tutto diversa da quella europea. Decarbonizzare non vuol dire andare solo sull'elettrico, ma usare tutte le soluzioni per ridurre le emissioni. Si confonde spesso la CO2 con i gas inquinanti. Andando a metano e biometano potremmo ridurre sensibilmente l'inquinamento a Milano".

Sui possibili sviluppi dell'idrogeno si è soffermata Cristina Maggi, Direttrice H2IT, Associazione italiana idrogeno: "L'Europa ha identificato l'idrogeno come una delle soluzioni e come vettore energetico complementare con altre fonti, nell'industria e nella mobilità. La costruzione di questo settore comprende una serie di mattoncini, tra cui il supporto alla filiera, il costo dell'idrogeno e altri elementi che ne limitano la diffusione".

"**La prima causa certificata** dell'inquinamento è la combustione della biomassa legnosa, non certo il traffico veicolare. Tutti sosteniamo l'importanza delle fonti rinnovabili, siamo piuttosto contrari ai bandi ideologici. Elettrificare non equivale a decarbonizzare", ha dichiarato Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi.

condividi l'articolo



Mercoledì 27 Marzo 2024 - Ultimo aggiornamento: 14:14 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Pichetto: «Su auto basta ai divieti. Vogliamo riforma aperta a tutte le tecnologie. Nel 2035 anche auto a biocarburanti»



Seat cresce nel 2023 a doppia cifra e punta agli Usa. Nuove Arona e Ibiza nel 2025. Vianello: «In Italia Cupra +50%»



Pichetto: «Da UE fuga in avanti su stop a termico, ma sta cambiando sentiment. Incentivi non possono essere eterni»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Prima presa di contatto per Vettel con il WEC, il tedesco ha percorso 581 km con la Porsche 963 LMDh ad Aragón



FE, monoposto Nissan in livrea speciale per l'ePrix di Tokyo di sabato, omaggio alla stagione della fioritura dei ciliegi



Peugeot mostra la 9X8 LMH 2024, arriva l'alettone per puntare al successo nel WEC

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Vehicle & Transportation Innovation Meetings, cronaca di un successo annunciato

Vehicle & Transportation Innovation Meetings, cronaca di un successo annunciato

Pubblicato il 27 Marzo 2024 ore 17:34

8 minuti

Andata. Si è appena conclusa la quarta edizione di VTM - Vehicle & Transportation Innovation Meetings, un evento che rassicura sul futuro dell'industria automobilistica in Piemonte e dimostra che il territorio è pronto ad affrontare le sfide del settore. Dario Peirone, Presidente di Ceipiemonte, ha sottolineato l'importanza di questa manifestazione che ha coinvolto 230 acquirenti e decision maker provenienti da 90 importanti aziende leader nel campo della mobilità, i quali hanno partecipato a oltre 4.000 incontri di business-to-business (B2B). Durante l'evento sono stati affrontati i grandi temi che guidano la mobilità del futuro, tra cui l'economia circolare, l'intelligenza artificiale e la connettività, la sostenibilità, l'elettrificazione e la mobilità aerea urbana.

Nasce la Vehicle Valley

Un momento importante dell'edizione di quest'anno è stato l'annuncio del Presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, riguardante la nascita della "Vehicle Valley", il distretto tecnologico piemontese dell'automotive e della mobilità. Questo annuncio conferma l'impegno del territorio nel promuovere l'innovazione e lo sviluppo nel settore automobilistico.

La manifestazione ha visto la partecipazione di 20 start-up provenienti dall'Italia, dal Giappone e da Israele, le quali hanno presentato soluzioni innovative legate alla sostenibilità, all'elettrificazione, alla connettività, alla guida autonoma, all'infotainment, alla cybersecurity e alle nuove soluzioni di mobilità. Ad esempio, la start-up piemontese 2electron ha sviluppato e brevettato la tecnologia McFly, una piattaforma che permette all'utente di vivere sensazioni di guida sempre nuove combinando il meglio delle esperienze di guida dei motori a combustione interna e dei veicoli elettrici. Un'altra start-up, chiamata Point Zero, ha presentato la tecnologia ZEDS, che mira a eliminare le emissioni secondarie di particolato dei sistemi di frenata grazie a una combinazione di motore elettrico e un innovativo freno magnetoreologico. Queste sono solo alcune delle idee innovative che sono emerse durante l'evento.

Il punto di riferimento per l'industria

Insomma possiamo dire che VTM è diventato un punto di riferimento internazionale in Italia per l'industria automobilistica e dei trasporti. Promosso dalla Regione Piemonte e dalla Camera di Commercio di Torino, l'evento ha coinvolto importanti aziende leader nel settore della mobilità, come Audi Brussels, Automobili Estrema, Automobili Lamborghini, Ballard Europe, Bosch Rexroth, Brembo, Bugatti Rimac, CNH, Dallara, Electromobility Poland, Ferrari, Ficomirrors, Hyva Holding B.V., Iveco, Kimera Automobile, Kubota, Magna Steyr, Mehari Club Cassis, Peugeot Motorcycles Mutares, Renault, Skoda Auto, Stellantis, Sumitomo Heavy Industries, Valeo, Volvo e Wallys. Inoltre, l'evento ha ricevuto il sostegno di importanti attori del settore automobilistico e della mobilità, come Etas, Fev, CSI, Denso, TEXA, Vishay, Accenture, Ansys, ART, AVL, Blue Engineering, Capgemini, Continental Engineering Services, DACA-I, Dumarey, Keysight, Reply, Teoresi e Thales Alenia Space.

Ma non solo: VTM è stata una piattaforma dinamica di confronto su competenze, innovazioni e tematiche di maggiore rilievo e attualità. Durante l'evento sono stati discussi argomenti come l'intelligenza artificiale e la guida autonoma, la connettività e la cybersecurity, l'elettrificazione e i sistemi di propulsione alternativi come l'idrogeno, le nuove soluzioni per la mobilità e la manifattura avanzata.

Il futuro della mobilità

L'esposizione di VTM 2024 ha presentato una visione futuristica della mobilità urbana, con un focus sulla creazione di trasporti più efficienti e sostenibili. Questo include l'integrazione di veicoli elettrici autonomi nelle infrastrutture urbane, l'implementazione di sistemi di ricarica intelligente, l'utilizzo di materiali leggeri e sostenibili per la produzione di veicoli e la promozione di modelli di mobilità condivisa.

Così possiamo dire che l'evento ha dimostrato che il Piemonte si sta posizionando come un hub di eccellenza nel settore dell'innovazione automobilistica e della mobilità. Grazie alla presenza di importanti aziende, start-up e istituzioni, la regione si sta affermando come un centro di ricerca, sviluppo e produzione di tecnologie avanzate per il settore dei trasporti. VTM ha fornito un'importante opportunità di networking e collaborazione tra i partecipanti, consentendo loro di stabilire nuovi contatti, creare partnership e scoprire le ultime tendenze e innovazioni nel settore. Inoltre, l'evento ha contribuito a promuovere l'immagine del Piemonte come un luogo ideale per investimenti nel

settore automobilistico e della mobilità, attirando l'attenzione di investitori nazionali e internazionali.

La strategia

"La filiera produttiva in Piemonte - spiegano gli organizzatori di VTM - è completa e offre un know-how unico che parte dal concept del veicolo fino alla sua consegna: progettazione, prototipazione, stile, robotica e automazione, componentistica, produzione, industrializzazione e testing. La catena di fornitura offre anche forti competenze nel campo dell'architettura elettrica ed elettronica, inclusi i sistemi di conversione energetica, i sistemi di comunicazione real time, i sistemi avanzati di interfaccia uomo-macchina e per il controllo da remoto. Grazie alla forte esperienza e all'approccio integrato verso la mobilità sostenibile, in Piemonte è possibile trovare il know-how necessario all'integrazione del veicolo e soluzioni dedicate alla mobilità elettrica allo sviluppo di nuovi concept di mobilità intelligente, integrando veicoli e infrastrutture attraverso l'applicazione di tecnologie digitali avanzate per connettività, guida autonoma, sharing mobility, Internet of Things e Big Data, proiettando l'intero territorio verso nuove sfide e nuovi mercati".

Il settore

E non è un caso che l'ultimo Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023, edito da Camera di commercio di Torino e ANFIA, ha censito in Piemonte 728 imprese (33,5% del totale italiano), confermandoci come la prima regione italiana per numero di imprese attive nel comparto della componentistica automotive. L'Osservatorio ha rilevato anche che il fatturato generato dalla sola componentistica automotive piemontese (19,2 mld €, il 34% del totale italiano) nel 2022 è cresciuto +5,8% rispetto al 2021 e ha evidenziato la forte propensione all'export: l'81,6% delle imprese piemontesi vende all'estero contro l'80% del resto d'Italia.

Secondo i recenti dati di Unioncamere Piemonte su fonte Istat, la crescita dell'export 2023 piemontese è dovuta per lo più all'esportazioni di autoveicoli, comparto che ha registrato un +38,5% rispetto al 2022. I mezzi di trasporto si confermano quindi il primo settore per l'export regionale, con una quota pari al 25,3% e una crescita del 24,9% rispetto al 2022.

Ultimi di Auto



A #FORUMAutoMotive la seconda Automotive Eurotribuna politica a confronto con la filiera della mobilità

condividi l'articolo



Un confronto tra chi in Europa ha sostenuto il percorso che ha portato al diktat pro auto elettrica dal 2035 e chi lo ha avversato ed è oggi impegnato nel cambiare la traiettoria del percorso all'insegna delle neutralità tecnologica. È andata in scena nel corso dell'evento #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, la seconda Automotive Eurotribuna politica che ha messo a confronto gli europarlamentari dei due schieramenti con i rappresentanti della filiera della mobilità.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori sottolineando la necessità di un dibattito non ideologico, ma che guardi a un obiettivo concreto comune, quello di poter assicurare una accelerazione verso la decarbonizzazione e un ambiente più pulito: "Le parti politiche devono guardare al raggiungimento dell'obiettivo unitario di una sempre maggiore eco-sostenibilità, proponendo le migliori soluzioni green, sarà poi il mercato, secondo le varie esigenze, a scegliere il tipo di alimentazione. La parola d'ordine è pragmatismo e non imposizione. Ne è scaturito un dibattito vivace dove non sono mancate le auspicate convergenze. Permangono, comunque, le divisioni anche perché chi è consapevole di aver imboccato una strada rischiosa e ci ha scommesso, è difficile che faccia retromarcia. Significherebbe l'ammissione di aver sposato una strategia sbagliata".

Dario Duse, Country Leader Italia ed EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial Team di AlixPartners, ha presentato l'analisi "Automotive, una delle industry più disrupted": "Ci aspettiamo una crescita modesta del settore nel 2024. Le nuove piattaforme sono focalizzate sui veicoli BEV, ma i costruttori stanno monitorando

EVENTI



LA KERMESSE
Jeep, quattro concept al 58° Easter Safari. L'evento nello Utah vedrà le vetture impegnate fino al 31 marzo



L'APPUNTAMENTO
Eicma punta su Misano con il Riding Fest. Il 27 e 28 aprile al Misano World Circuit Marco Simoncelli

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

con attenzione l'andamento della domanda e della normativa. Con l'attuale evoluzione i volumi medi di produzione per piattaforme BEV rimarranno sotto quelli ICE, limitando economie di scala e assorbimento di costi bassi. La sostenibilità economica dell'elettrico resta un nodo irrisolto".

Ad aprire il dibattito è stato il confronto tra due visioni differenti sulle soluzioni più efficaci per raggiungere il medesimo obiettivo, ridurre l'impronta carbonica della mobilità, con gli interventi di Gianni Murano, Presidente di UNEM, e Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E, moderati dal giornalista Umberto Zapelloni.

Murano ha osservato come "per alimentare il processo di decarbonizzazione abbiamo bisogno di tutte le tecnologie in grado di eliminare e ridurre l'impronta carbonica. Allo stato attuale, gli incentivi all'auto elettrica vedono un costo che oscilla tra i 300 e gli 800 euro per tonnellata di CO2 evitata. Costo quindi molto superiore non solo ai prezzi di mercato della CO2 (attualmente intorno ai 60 euro/tonnellata), ma anche a quelli ottenibili incentivando i biocarburanti o più in generale i carburanti carbon neutral, compresi tra i 100 e i 200 euro/tonnellata". Naso ha obiettato: "Pensare che gli incentivi servano a pagare la CO2 risparmiata non è corretto. Più del 70% degli incentivi erogati negli ultimi anni sono stati sostenuti per vetture endotermiche. La famosa invasione delle BEV asiatiche è oggi legata soprattutto a vetture a benzina. Non si può pretendere che gli incentivi proseguano nel medio periodo, esiste un modo più efficace per sostenere la diffusione dei veicoli a zero emissioni ed è quello di utilizzare la leva fiscale per le auto elettriche aziendali e quelle a noleggio".

Spazio poi alla "Seconda Automotive Eurotribuna politica" che ha messo a confronto le voci a favore e contrarie alla visione del "solo elettrico" dal 2035, coinvolgendo anche i rappresentanti della filiera della mobilità, anticipata dall'intervento di Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Massimiliano Salini, Eurodeputato In Commissione Industria UE, ha espresso alcune preoccupazioni: "La prima è di sistema, stiamo vivendo un momento di tensione geopolitica rilevante e non possiamo far finta che non esista. Secondo punto: se la transizione è sbilanciata sull'elettrico emerge un problema di materie prime, partendo dal rame che avremo a disposizione per il futuro, che non sarà sufficiente. Terzo punto: l'autonomia strategica dell'Unione europea. Quarto punto: il dumping dei cinesi che entrano sul mercato con prezzi più bassi".

Mariangela Danzi, Europarlamentare Commissione ENVI, ha dichiarato: "C'è un problema di salute del pianeta nel suo complesso. La nostra industria è fatta da persone intelligenti che comprendono come l'abbassamento delle temperature sia una necessità. Non si parla mai di energia geotermica ed eolica, dobbiamo considerare tutte le soluzioni. Se alimentiamo con biomasse, togliamo fonti di assorbimento della CO2. C'è un problema geopolitico, la migliore battaglia da affrontare è quella di diventare autonomi energeticamente".

Carlo Fianza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e Membro della Commissione TRAN (Trasporti e turismo) del Parlamento Europeo ha sostenuto: "Siamo alla fine di 5 anni caratterizzati dal Green Deal ed è tempo di bilanci. Ci auguriamo un cambio di passo nella visione relativa all'automotive. Se ci fosse stata una presa di posizione dell'industria meno supina nei confronti del diktat europeo, forse si sarebbe potuto arrivare a una strategia più razionale e orientata al mercato. Con la nuova Commissione europea, punteremo a inserire i biocarburanti nella tassonomia europea per tutelare le nostre imprese".

In totale antitesi Andrea Poggio di Legambiente: "Stupiscono le accuse di ideologia rivolte oggi alle politiche europee. Nel nostro Paese sono mancate politiche industriali che tutelassero il nostro primato nella produzione europea di auto, innovando. Così siamo passati dal secondo all'ottavo posto a livello europeo. Siamo l'unico Paese che concede incentivi alle vetture endotermiche. Distribuire incentivi a pioggia non consente di raggiungere le classi sociali che non possono cambiare l'auto".

Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE, è poi intervenuto: "Dai dati illustrati oggi emerge una evidente fatica anche da parte dei costruttori in vista del raggiungimento dei prossimi obiettivi fissati a livello europeo. Serviranno sicuramente i biocarburanti per la decarbonizzazione. Le decisioni prese a livello europeo non hanno preso in considerazione l'intero ciclo di vita dell'auto".

Ha chiuso gli interventi politici Brando Benifei, Capodelegazione del Partito Democratico al Parlamento Europeo: "Abbiamo lavorato per un percorso di decarbonizzazione che presenta dei costi. Vogliamo sostenere gli investimenti sulla transizione ecologica. I biocarburanti vanno preservati solo per alcuni settori che fanno fatica a elettrificarsi".

Spazio poi agli interventi della filiera della mobilità. "L'obiettivo "L'Unione fa la forza" che caratterizza questo incontro deve essere praticato da tutti", ha commentato Roberto Vavassori, Presidente ANFIA. "Quando in Europa definiamo uno scenario futuro, dobbiamo avviare una pianificazione reale di lungo periodo. Quando parliamo di incentivi, non dobbiamo dimenticare che il nostro Paese sostiene ancora fondi per il fotovoltaico di prima generazione. Gli incentivi all'auto non sono una panacea. In Italia abbiamo 170.000 dipendenti della filiera. L'Europa ha perso 3 milioni e mezzo di vetture rispetto al 2019".

Gli ha fatto eco Paolo Starace, Presidente di UNRAE Veicoli Industriali: "Dobbiamo essere in grado di affrontare problemi complessi, compresa la componente legislativa e normativa. Ci sarebbe bisogno di rivedere le politiche finalizzate al ringiovanimento del parco circolante che dovrebbe essere ritenuto obiettivo prioritario. Partendo da tariffe autostradali parametrate all'impatto ambientale".

"L'auto elettrica ha bisogno di quantità di metalli 6 volte superiore a quelle con motore endotermico. Le emissioni prodotte nel resto del mondo vanificheranno quanto produrrà la transizione ecologica in Europa. Qualcuno ha studiato quale sarebbe il risultato di un'Europa con una riduzione delle emissioni al 4,5% e non azzerate, valutando l'impatto di altre nazioni che emettono molto di più?", ha osservato Andrea Taschini, manager automotive e opinionista.

Massimo Artusi, fresco di elezione a Presidente di Federauto, ha ricordato che "va ridotta l'obsolescenza del parco circolante. Va utilizzato un approccio non ideologico, ascoltando la voce del cliente, ad esempio rivedendo la fiscalità sull'auto nel nostro Paese".

Alberto Viano, Presidente di ANIASA: "Siamo sempre più convinti dell'evoluzione in atto nel rapporto con la propria auto. Il passaggio dalla proprietà all'utilizzo delle vetture porta una serie di benefici, in particolare la possibilità per l'utilizzatore dell'auto di scaricare il rischio tecnologico sulle società di noleggio. Serve una maggiore stabilità del quadro normativo. Gli incentivi così come sono stati concepiti finora non hanno centrato pienamente l'obiettivo. In più, in attesa della loro entrata in vigore, stanno rallentando significativamente le nuove immatricolazioni".

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, ha poi sostenuto: "Le politiche energetiche devono essere tragguardate a seconda della situazione nazionale. L'Italia è uno dei maggiori produttori di biometano, circa il 60% del fabbisogno. Il consumatore ha tra l'altro il diritto di poter scegliere e l'Europa nega questo diritto., Il CNR certifica emissioni negative di CO2 attraverso l'utilizzo di biometano".

Roberto Scarabel, Presidente di AsConAuto e Vicepresidente di Federauto ha sottolineato "l'importanza di poter scegliere il noleggio dell'auto elettrica, che potrebbe essere favorita dagli acquisti da parte di aziende spinti da una fiscalità più favorevole. C'è anche un tema di sicurezza stradale, un parco che invecchia è anche un parco meno sicuro".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV si è espressa così nel corso del dibattito: "Siamo per una transizione non demagogica, ma pragmatica. Il resto del mondo ha una visione del tutto diversa da quella europea. Decarbonizzare non vuol dire andare solo sull'elettrico, ma usare tutte le soluzioni per ridurre le emissioni. Si confonde spesso la CO2 con i gas inquinanti. Andando a metano e biometano potremmo ridurre sensibilmente l'inquinamento a Milano".

Sui possibili sviluppi dell'idrogeno si è soffermata **Cristina Maggi**, Direttrice H2IT, Associazione italiana idrogeno: "L'Europa ha identificato l'idrogeno come una delle soluzioni e come vettore energetico complementare con altre fonti, nell'industria e nella mobilità. La costruzione di questo settore comprende una serie di mattoncini, tra cui il supporto alla filiera, il costo dell'idrogeno e altri elementi che ne limitano la diffusione".

"**La prima causa certificata** dell'inquinamento è la combustione della biomassa legnosa, non certo il traffico veicolare. Tutti sosteniamo l'importanza delle fonti rinnovabili, siamo piuttosto contrari ai bandi ideologici. Elettrificare non equivale a decarbonizzare", ha dichiarato **Andrea Arzà**, Presidente Federchimica-Assogasliquidi.

condividi l'articolo



Mercoledì 27 Marzo 2024 - Ultimo aggiornamento: 14:14 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Pichetto: «Su auto basta ai divieti. Vogliamo riforma aperta a tutte le tecnologie. Nel 2035 anche auto a biocarburanti»



Seat cresce nel 2023 a doppia cifra e punta agli Usa. Nuove Arona e Ibiza nel 2025. Vianello: «In Italia Cupra +50%»



Pichetto: «Da UE fuga in avanti su stop a termico, ma sta cambiando sentiment. Incentivi non possono essere eterni»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Prima presa di contatto per Vettel con il WEC, il tedesco ha percorso 581 km con la Porsche 963 LMDh ad Aragón



FE, monoposto Nissan in livrea speciale per l'ePrix di Tokyo di sabato, omaggio alla stagione della fioritura dei ciliegi



Peugeot mostra la 9X8 LMH 2024, arriva l'alettone per puntare al successo nel WEC

DUE RUOTE

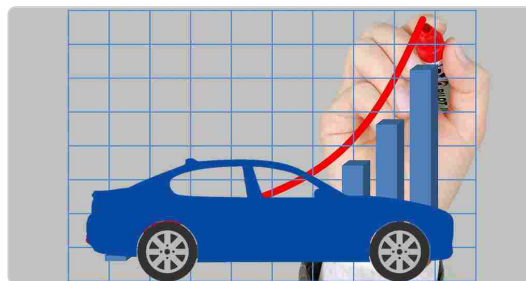
+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercato auto in crescita, elettrico in stallo

Anche a febbraio il mercato europeo dell'auto continua il suo trend di crescita, registrando un + 10%. Secondo i dati forniti da Acea, la quota delle elettriche pure è stata del 13,2%, tornando a superare la quota dei diesel. In Italia tuttavia la quota di mercato delle elettriche rimane ferma al 3,4%, il che rende ancora più urgente l'entrata in vigore del nuovo decreto sugli incentivi, come sottolineano **Anfia** e Unrae. Buone notizie invece sul fronte ricariche: è stato infatti riaperto lo sportello dedicato al credito d'imposta per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici. Ascolta anche



Menu

Siti Internazionali

Abbonati



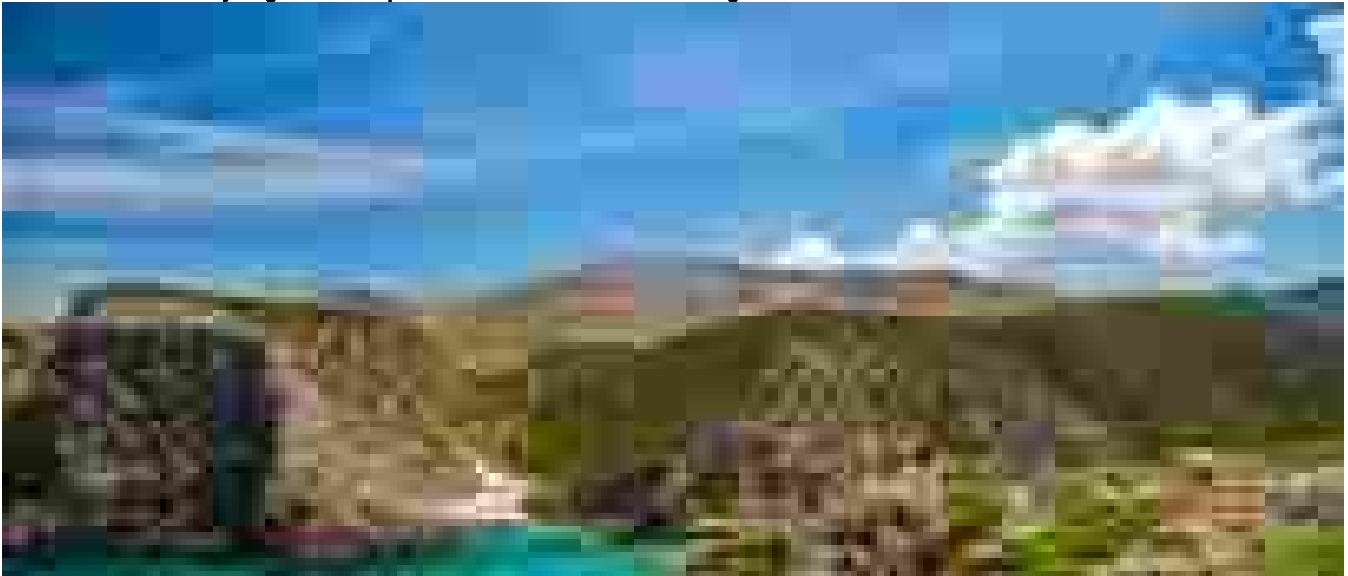
Osservato il primo buco nero col singhiozzo VIDEO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

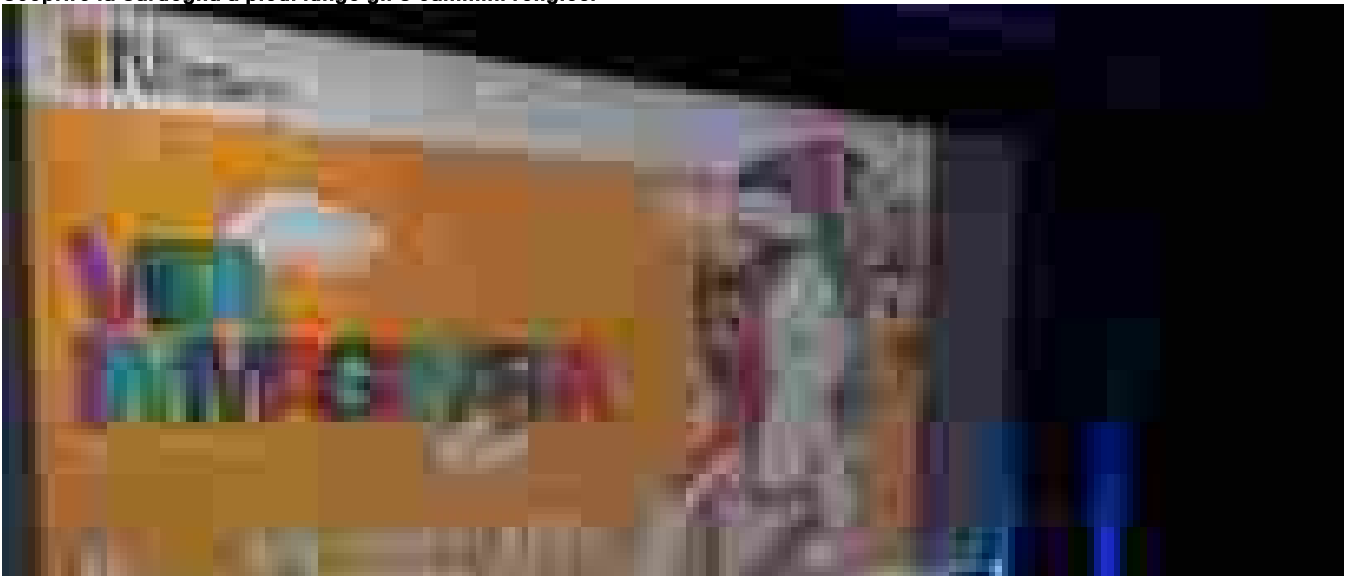
089849



Il museo dell'Academy degli Oscar espone un costume di Gina Lollobrigida



Scoprire la Sardegna a piedi lungo gli 8 cammini religiosi



Salone del Libro, tanti big da Pamuk a Nevo e Winslow

Simone Scariè

Alla scoperta di The Crown, Memorie di un assassino e Young Royals

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Temi caldi Ucraina la Russia Israele e Sandokan Pasqua
/ Regione Basilicata

Naviga

Stellantis Melfi: il tavolo al Mimit spostato al 3 maggio

Per evitare sovrapposizioni con la campagna elettorale

ROMA, 29 marzo 2024, 10:01

Redazione ANSA



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

Aggiornato il calendario degli incontri per l'esame dei singoli stabilimenti produttivi di Stellantis in Italia, che avranno luogo a Palazzo Piacentini, sede del Mimit e saranno presieduti dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, con la partecipazione dei rappresentanti del Gruppo Stellantis, delle Regioni, dell'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive) e delle organizzazioni sindacali. Lo annuncia il Mimit. Il tavolo su Melfi è stato spostato dal 2 aprile al 3 maggio, "onde evitare sovrapposizioni con la campagna elettorale in corso per l'elezione del Presidente della Regione e per il rinnovo del Consiglio regionale".

Si parte quindi la prossima settimana con il tavolo su Mirafiori, mercoledì 3 aprile alle 10, a cui seguirà, il giorno dopo, l'esame dello stabilimento di Atessa, alle 13.30. Nelle settimane successive si procederà con le riunioni sugli impianti di Cassino, Pomigliano d'Arco, Modena, Termoli, che verranno calendarizzate nei prossimi giorni.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La protesta Nei giorni scorsi il presidente Cirio e il sindaco Lo Russo avevano preannunciato la loro presenza

Auto, Torino chiama a raccolta

Il 12 aprile con i sindacati anche gli studenti e la Diocesi a difesa della produzione

Martedì 12 aprile Torino scende in piazza per l'auto e per il rilancio della fabbrica di Mirafiori, da un secolo cuore industriale del territorio. Lo sciopero unitario di 8 ore, proclamato per la prima volta da sei sigle sindacali, dai colletti bianchi alle tute blu, non sarà una nuova marcia dei 40 mila ma di giorno in giorno sta raccogliendo tante adesioni che danno la dimensione e l'urgenza della protesta. Nei giorni scorsi erano arrivati i messaggi del sindaco Lo Russo e del presidente Cirio, ora i sindacati raccolgono i movimenti studenteschi e la stessa Diocesi.

alle pagine 2 e 3 **Benna, Coccorese**

Alla manifestazione del 12 aprile per chiedere a Stellantis più investimenti hanno aderito Comune e Regione. Oggi decidono i negozianti e gli artigiani

In corteo forse anche gli imprenditori. Però Marsiaj (Unione Industriali) non condivide la protesta e la Fiom sottolinea che sarà una marcia dei lavoratori

In piazza per l'auto Sfilano con gli operai studenti e Diocesi

Serrande dei negozi abbassate. Sventolano i gonfaloni del Piemonte e della Città e dei comuni dell'hinterland. In piazza, accanto a impiegati, dirigenti e operai Stellantis, sfilano insieme a rappresentanti della Diocesi di Torino, studenti, commercianti, associazioni ambientaliste, e (forse) anche gli artigiani e qualche industriale.

Martedì 12 aprile Torino scende in piazza per l'auto e per il rilancio della fabbrica di Mirafiori, da un secolo cuore pulsante industriale del territorio. Lo sciopero unitario di 8 ore, proclamato per la prima volta da sei sigle sindacali, dai colletti bianchi alle tute blu, non sarà una nuova marcia dei 40 mila ma sta raccogliendo tante adesioni che danno la dimensione e l'urgenza della

protesta. Mirafiori è di nuovo piombata in una crisi nera: mille operai Maserati in solidarietà fino a dicembre, quelli della 500e, 1.700 addetti, in Cig fino al 5 maggio, e più di 1.520 esuberanti (almeno mille impiegati) dichiarati dall'azienda. In piazza martedì 12 ci saranno il governatore Alberto Cirio e il sindaco Stefano Lo Russo, e probabilmente anche gli altri candidati alle regionali, Gianna Pentenero in testa. Oggi le associazioni dei commercianti e degli artigiani, da Ascom a Confesercenti e Cna, si incontrano per discutere se e come aderire alla marcia per il rilancio di Mirafiori. Le forme di partecipazione, ancora da accordare con i sindacati che organizzano il corteo, potrebbero manifestarsi con le serrande abbassate in segno di solidarietà. La Diocesi conferma la

propria presenza con (per il momento) Alessandro Svaluto Ferro, direttore della Pastorale del Lavoro. Al suo fianco, Anpi, Arci e Fridays For Future. Il presidente degli industriali torinesi Giorgio Marsiaj ha detto che la crisi dell'auto non «si risolve nelle piazze». Tuttavia alcuni imprenditori della filiera dell'auto potrebbero far capolino tra le bandiere di Fim, Fiom, Fismic e Uilm. L'associazione delle piccole imprese, Api Torino, presieduta da Fabrizio Cellino, ha fatto sapere ai soci che, se lo vogliono, sono liberi di partecipare. Sull'adesione degli industriali i sindacati frenano. «Questa giornata di sciopero è aperta a tutti i cittadini che hanno a cuore il futuro di Torino — ha detto Edi Lazzi, della Fiom — ma resta un corteo di lavoratori. Gli industriali

devono pensare a innovare, garantire occupazione e fare pressione su Stellantis perché investa di più». L'adesione crescente al corteo potrebbe modificare il percorso della manifestazione da piazza Statuto, con un passaggio da via Cernaia, fino a palazzo di Città e piazza Castello. Molto dipenderà dai tavoli sull'auto che si terranno la prossima settimana (il 2 aprile a Torino e il 3 a Roma) e dalla risposta che la multinazionale darà alla città e al suo territorio, che ancora oggi dipende per oltre il 20 per cento dall'export dell'auto. L'11 aprile, il giorno prima della manifestazione, sarà presente sotto la Mole il ministro Adolfo Urso. Mentre si muovono anche quei pezzi di città apparentemente distanti dalla «grande fabbrica». Gli ambientalisti Fridays For Fu-

ture spiegano: «La convergenza tra lavoratori e studenti, tra sindacati e movimenti ecologisti, è un passo importante delle nostre lotte». Annuncia la discesa in campo l'Arci, galassia di 190 associazioni con 80 mila tesserati a li-

vello regionale. «Lanceremo una campagna social con un manifesto che recita: Mirafiori chiama, Torino risponde — dice Andrea Polacchi, presidente Arci Piemonte —. Sarà esposto in tutti i nostri circoli, compresi quelli "notturni"».

Con il suo striscione, sfilerà anche l'Anpi. «A livello provinciale lavoriamo con Cgil, Libera, Uisp, Acli su molti temi importanti, compreso quello dell'occupazione. I partigiani hanno inserito la tutela del lavoro nell'articolo 1 di

quella Costituzione, di cui ci riteniamo i difensori. Registriamo il forte disimpegno di Stellantis. Torino deve rimanere capitale dell'industria», chiosa Nino Boeti, presidente Anpi provinciale.

**Christian Benna
 Paolo Coccorese**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'auto in città

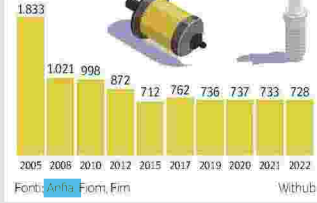
La produzione



Gli addetti di Mirafiori

	2014	2022	var. %
carrozzerie	5.315	3.088	-41,9%
enti centrali	7.500	6.289	-16,1%

Imprese della componentistica auto in Piemonte



In tutti i circoli
 La campagna social dell'Arci sarà intitolata «Mirafiori chiama, Torino risponde»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

autoblog

ANTICIPAZIONI NOVITÀ
CURIOSITÀ VIDEO 🔍 NOTIZIE TEST DRIVE AUTO ELETTRICHE[HOME](#) [NOTIZIE](#) Tassa sulle emissioni: industria contro l'ecotassa, si paga sopra 160 g/Km

Tassa sulle emissioni: industria contro l'ecotassa, si paga sopra 160 g/Km

Primi dettagli sulla modifica alla tassa sulle emissioni. Il sottosegretario Dall'Orco annuncia che pagheranno le auto sopra 160 g/Km di CO2. I rappresentanti di costruttori esteri, indotto del settore automobilistico e concessionari protestano vivacemente: una tassa inutile che non migliorerà l'aria e farà la fine del superbollo

di [Roberto Speranza](#) • 18 Dicembre 2018

condividi su





Aggiornamento 18/12 – 2 – Qualcosa si comincia a sapere sulla nuova **tassa sulle emissioni**. L'ecotassa 2.0 colpirebbe le **auto nuove con emissioni superiori a 160 g/Km di CO2**. E' quanto ha annunciato il sottosegretario ai Trasporti Michele Dall'Orco (Movimento 5 stelle), tramite un tweet: *"Pronta versione definitiva #ecosconto, avanti con bonus fino a 6000 euro per auto elettriche, a partire da marzo 2019. Soglia alzata sopra i 160 CO2 g/km per scoraggiare auto veramente inquinanti e grossa cilindrata. Inserite risorse per 5 mln per installazione colonnine ricarica"*. Notare che la parola **tassa** non viene mai pronunciata, perché si continua a voler far credere che non esista. Chissà se eviteranno di metterla anche nel testo legislativo vero e proprio.

Aggiornamento 18/12 – 1 – Al momento non sono ancora noti i dettagli sulla nuova versione della **tassa sulle emissioni**, definita **ecotassa**, la quale si accompagnerà ad un incentivo all'acquisto di autovetture a basse emissioni. La maggioranza parlamentare non ha ancora presentato in Senato alcun nuovo emendamento alla legge di bilancio che sostituisca i commi da 611 a 620 dell'articolo 1; le parti cioè che, nel testo approvato alla Camera, istituiscono una **tassa sulle auto nuove**, variabile a seconda delle emissioni di CO2. Così com'è ora, anche le utilitarie pagheranno un sovrapprezzo, proporzionalmente più alto rispetto a quanto pagherebbero le auto ad alto prezzo. Dopo il vertice tenuto nella serata del 16 dicembre tra il presidente del Consiglio e i due leader della maggioranza parlamentare, **è stato deciso di modificare la tassa; si dice che colpirà solo le auto di lusso**. Ma nessuno ancora sa di preciso come ciò dovrebbe avvenire.

Inoltre, il fatto che l'esame in commissione sia stato sospeso anzitempo, portando quindi tutti gli emendamenti (sono migliaia) direttamente in aula, complicherà ulteriormente la situazione. Ad ogni modo, sempre di una nuova **tassa sull'auto** si tratta. Proseguono quindi le **decise proteste delle associazioni di settore**. Unrae, Federauto e **Anfia** hanno diffuso un comunicato congiunto che riportiamo

integralmente. I rappresentanti di costruttori esteri, indotto e concessionari spiegano molto chiaramente quali saranno le conseguenze dell'istituzione di una tassa ulteriore.

TASSA SULLE EMISSIONI, L'INDUSTRIA: FALLIRÀ COME IL SUPERBOLLO



Questo è il comunicato congiunto diffuso da [Anfia](#), Unrae e Federauto il 17 dicembre: «Le principali Associazioni del settore ([ANFIA](#), [FEDERAUTO](#) e [UNRAE](#)), rinnovano al Governo la richiesta di **eliminazione dalla manovra di bilancio di ogni ulteriore gravame fiscale a carico degli automobilisti**, già enormemente vessati. I primi a farne i conti sarebbero i cittadini virtuosi che acquistano una nuova vettura, che in ogni caso inquina meno di una "vecchia", il mercato dell'auto subirà una pesante flessione, con conseguenze per l'occupazione e per le entrate dello Stato: meno veicoli venduti corrispondono a meno imposte incassate. Ricordiamo che nel 2017 la contribuzione derivante dall'acquisto dei veicoli (versamento IVA e IPT), è stata di 9,4 miliardi di Euro».

Il comunicato delle associazioni punta l'indice anche sull'inefficacia del provvedimento nel migliorare la qualità dell'aria: «Evidenziamo nuovamente che, essendo la norma tarata sulla CO2, un climalterante e non un inquinante, non appare corretto parlare di "politiche per il miglioramento della qualità dell'aria" che hanno come obiettivo la riduzione di smog, inquinamento e polveri sottili. **In termini ambientali, non vi sarebbero particolari effetti positivi perché nelle strade italiane continuerebbero a circolare veicoli con oltre 20 anni di età, mentre si tasserebbero, disincentivandone l'acquisto, veicoli di ultima generazione con prestazioni ambientali superiori alla media del parco circolante. La misura quindi sarebbe inefficace e impatterebbe su vetture del segmento premium, già assoggettate al superbollo, e del segmento medio, mono-volumi e multi-spazio, usate dalle famiglie italiane e dai piccoli operatori economici**».

Lo spettro del superbollo è una minaccia reale, come concludono Unrae, Federauto e [Anfia](#): «Pur ritenendo positivo un incentivo strutturale pluriennale (bonus) all'acquisto dei veicoli a basse emissioni nell'ottica della neutralità tecnologica ed avendo avanzato proposte concrete a sostegno di tali misure, ribadiamo la **totale contrarietà del settore ad ogni previsione legislativa relativa a un aggravio di costi (malus) per chi acquista un nuovo veicolo di ultima generazione**. Ancora una volta, chiediamo che la misura venga ripensata, insieme agli operatori del settore, e

posticipata al 2020, in coerenza con il timing dei nuovi obiettivi europei, per far sì che siano calibrati al meglio anche gli effetti sul mercato e sulla produzione industriale. L'auspicio è che il Governo "del cambiamento" non si uniformi a misure vecchio stampo come il superbollo, che ha ampiamente dimostrato il suo fallimento».

TASSA SULLE EMISSIONI, ACCORDO PER ECOTASSA SU AUTO DI LUSO



Aggiornamento 17/12 – Contro-contrordine. La **tassa sulle emissioni**, altrimenti chiamata **ecotassa**, non si cancella più, però si trasforma. Secondo quanto emerge dall'incontro tenuto nella serata del 16 dicembre tra il presidente del Consiglio Giuseppe Conte e i due leader della maggioranza, Matteo Salvini e Luigi Di Maio, è stato raggiunto il seguente accordo: **resta il bonus** per l'acquisto delle auto a basse emissioni, soprattutto elettriche; ma **resta anche la tassa** su quelle ad emissioni più alte, **limitata però alle sole autovetture di lusso**. Non si conoscono al momento i dettagli dell'operazione, cioè la cosa più importante. Nemmeno si sa se verrà ritirato l'emendamento presentato nei giorni scorsi dalla Lega in commissione al Senato, in cui si proponeva di cancellare completamente il provvedimento approvato dalla Camera; probabile che venga ritirato, a questo punto. Una cosa è però certa: **viene istituita una nuova tassa sull'auto**, cioè il contrario di quanto entrambi i leader della maggioranza vanno ripetendo da una decina di giorni.

TASSA SULLE EMISSIONI, SI CANCELLA ANZI NO

→ [Tassa sulle emissioni: volano le proteste, primo dietrofront](#)

16/12 – Nei giorni scorsi era ventilata un'ipotesi di cancellazione della tassa sulle emissioni, prima dell'incontro al vertice del 16 dicembre tra i leader della maggioranza. Durante l'esame della **legge di bilancio 2019** in commissione al **Senato**, in cui è contenuto il provvedimento che istituisce un contributo per l'acquisto di autovetture a basse emissioni (prevalentemente le auto elettriche) ma anche una tassa sull'acquisto delle auto ad emissioni più alte, la Lega ha presentato **un nuovo emendamento**; esso elimina il precedente, fatto passare alla Camera da un blitz del Movimento 5 stelle. Il nuovo emendamento deve ancora essere votato.

Pichetto: «A Mirafiori sviluppare il nucleare pulito»

Via agli incontri governo-Stellantis

Si comincia dal 2 aprile, ma il Lingotto invierà solo i tecnici al tavolo del ministero

■ Una raffica di incontri per disegnare l'impegnativo futuro di Stellantis negli stabilimenti sparsi per mezza Italia. Si comincerà - dopo un braccio di ferro tra ministero, sindacati e azienda - il 2 aprile.

Stellantis in serata - dopo una giornata di tira e molla - ha confermato che, «il prossimo 2 aprile non potrà partecipare alla riunione presso il Mimit in cui è presente un candidato alle elezioni regionali della Basilicata in programma il 21 e 22 aprile». Però per evitare ulteriori tensioni saranno spediti a Roma «alcuni delegati tecnici che così saranno presenti al tavolo» «con i rappresentanti ministeriali e i sindacati». Tirando le somme per discutere del futuro di Melfi ci si incontrerà a Via Veneto il 2 aprile (alle 11.30). Poi sarà l'ora la volta di Mirafiori il 3 aprile (alle 10) e il giorno dopo Atesa (13.30).

Il ministro Adolfo Urso ha tentato in ogni modo si raffreddare il clima. Ottenendo dal Lingotto il rispetto del calendario degli altri incontri (Piemonte e Abruzzo, 3 e 4 aprile).

A Palazzo Piacentini il ministro del made in Italy ha voluto coinvolgere anche le Regioni che ospitano i siti produttivi e che subiranno i contraccolpi occupazionali più pesanti così come l'Associazione Filiera Italiana Automotive (Anfia) e, ovviamente, le innumerevoli sigle sindacali.

Poi nelle settimane successive si procederà con le riunioni per la gestione del futuro occupazionale degli impianti di Cassino, Pomigliano d'Ar-

co, Modena, Termoli, incontri ancora da calendarizzare.

Appare già come una conquista l'essere riusciti a confermare per martedì prossimo il tavolo su Melfi. Stellantis si è appellata alla policy aziendale non volendo sovrapposizioni con la campagna elettorale in corso per l'elezione del presidente della Regione e per il rinnovo del Consiglio regionale in Basilicata. Un posticipo "lungo" al 3 maggio, come era stato comunicato ieri mattina dai vertici aziendali, era andato già di traverso. Sta di fatto che Urso - dopo un colloquio telefonico con il presidente della Regione Basilicata, Vito Bardi - ha perorato le preoccupazioni e delle organizzazioni sindacali. E insomma appare certo che la riunione, precisa il Mimit, «si svolgerà comunque».

Mercoledì toccherà a Mirafiori. Altra grana non da poco considerando gli esuberanti ventilati e gli incentivi che l'azienda ha già messo sul tavolo per sfrontare volontariamente gli organici.

Che ci sia da rivedere la presenza industriale in alcuni distretti vocati per oltre un secolo all'automotive appare scontato. Non a caso ieri proprio da Torino il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin, da esperto di automotive, ha lanciato la sua visione della situazione: «L'impegno dello Stato nel mantenere il massimo delle produzioni di un grande gruppo come Stellantis c'è, ma così come c'è l'impegno dello Stato nel cercare una soluzione per altri gruppi». E sull'apertura

da parte del governo a un secondo produttore di auto in Italia, il ministro spiega che «la valutazione non va fatta solo sul prodotto finito, sul numero di auto, ma su quello che è il comparto automotive in Italia che ha in questo momento un'occupazione diretta sui 270-280mila occupati. Ma il comparto, con la parte di fornitura e distribuzione, superiamo il milione di occupati. È il più grande settore manifatturiero del nostro Paese».

E se a Mirafiori non dovessero più realizzarsi veicoli, sarebbe possibile, in vista del futuro, produrre reattori nucleari? Pichetto risponde alle sollecitazioni sorridendo: «Se Newcleo va avanti (la startup nata nel 2021 che vuole sviluppare la tecnologia per il nucleare pulito, ndr), potrebbe anche starci. Le stime sono 2 miliardi l'uno circa per la produzione, con ricadute occupazionali notevoli». La società per la realizzazione del nucleare pulito di quarta generazione, potrebbe annoverare presto tra i soci rilevanti il governo francese, seppur con una quota di minoranza. Oltre all'ingresso nel capitale - anticipa Reuters - dell'esecutivo transalpino con un aumento di capitale da 1 miliardo di euro della startup con sede nel Regno Unito ma partecipata al 90% da fondi e azionisti italiani, tra cui Exor, Azimut, Kairos, la famiglia Malacalza, Paolo Merloni di Ariston e Claudio Costamagna.

A.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

MOTORI



L'elettrico accelera in Europa ma resta al palo in Italia

Nel Vecchio Continente le «Bev» hanno superato i veicoli diesel mentre nel nostro Paese la proporzione è nettamente inversa



A febbraio la quota di penetrazione delle auto elettriche (Bev) pure nel complesso dei paesi dell'Unione europea allargata all'Efta e al Regno Unito, è stata del 13,2%, tornando a superare la quota delle vetture diesel (12%), dopo il pareggio di gennaio. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 14,6% delle vendite, le auto elettriche pure si fermano al 3,4%. Lo evidenzia l'analisi di Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#), sugli ultimi dati diffusi da Acea.

«Per favorire maggiormente la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni e il conseguente svecchiamento del parco circolante in Italia - dice Vavassori - puntiamo sulla tempestiva entrata in vigore del nuovo piano incentivi, per il quale ancora si attende la pubblicazione del decreto che ne darà attuazione». Nell'area Ue + Efta e Regno Unito, a febbraio le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa hanno avuto un incremento del 17,9%: in crescita sia le auto Bev, (+10,3%, con il 13,2% della quota) sia le ibride tradizionali, +24,2%, con una quota del 28,9%). Nel complesso sono state

immatricolate 491 mila vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano nell'insieme il 49,3% del mercato. In Italia - secondo l'analisi di [Anfia](#) - la vendita di auto a benzina a febbraio è cresciuta del 33,4%, rispetto allo stesso mese del 2023, con una quota di mercato del 31,2%. In calo (-11,8% rispetto a un anno fa) del diesel, con una quota del 14,6%.

Le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 54,2% del mercato di febbraio, con volumi in aumento dell'11,3% rispetto allo stesso mese del 2023. In vista delle Elezioni Europee, «l'impegno fondamentale di [Anfia](#) è quello di rafforzare l'azione di sensibilizzazione della politica sui principali dossier automotive, al fine di costruire una transizione - green e tecnologica - ordinata e razionale per tutta la filiera. Riteniamo sia necessario dare priorità - aggiunge il presidente Vavassori - all'innovazione e alla produzione sostenibile di autoveicoli e relativi componenti, garantire all'Europa le condizioni per potere continuare a investire e a competere a livello globale, promuovere la formazione e offrire una mobilità sempre più inclusiva e accessibile a tutti».

Mercato Italia: vendite in crescita a Febbraio (+8,6%) e domani a Ginevra parlano Marchionne e Montezemolo

Video

cerca ?

Home Notizie Mercato auto Mercato Italia: vendite in crescita a Febbraio (+8,6%) e domani a Ginevra parlano Marchionne e Montezemolo

Mercato Italia: vendite in crescita a Febbraio (+8,6%) e domani a Ginevra parlano Marchionne e Montezemolo

Con 118.328 immatricolazioni il cortissimo mese di Febbraio ha segnato sulla lavagna dell'auto nazionale un incoraggiante +8,6%.

Dati Immatricolazioni Unrae Febbraio 2014 from Autoblog.it

Si: è già il terzo mese consecutivo, dal dicembre 2013, che il bicchiere se non è mezzo pieno quanto meno cresce di livello. " Eppur si muove " è il titolo scelto dall' Unrae (le Case estere) per il suo comunicato relativo ai risultati trasmessi dal Ministero dei Trasporti. Come dire che malgrado tutto si sta registrando una timida inversione di tendenza rispetto allo scorso anno: le percentuali non devono ingannare perché sono relative a numeri di confronto disastrosi, ma la curva rappresentativa è comunque in ascesa.

Inutile dire che l'associazione dei concessionari grida " Non chiamatela ripresa " e manco a dirlo il presidente di Federauto Pavan Bernacchi (concessionario Fiat) invoca come ogni mese l'intervento del presidente del Consiglio di Turno come fosse la famosa lampada di Aladino. Più razionale la speranza di Massimo Nordio , presidente Unrae e numero uno del gruppo VW Italia, basata sulle attività di governo a favore dell'economia e del lavoro più in generale.

Resta il fatto che accanto alla crescita di Febbraio c'è anche quella degli ordini raccolti nel mese, 245.000 pari a un +13% rispetto allo scorso anno che lascia già prevedere un quarto risultato positivo per il mese appena iniziato e, dicono ancora all'Unrae, perfino una migliore "tenuta" su base annua a quota 1.350.000 . Non è festa come si può ben vedere, ma almeno non nevica più mentre da domani al salone di Ginevra in via di decollo (apertura al pubblico giovedì 6) si aprirà la passerella di novità in gran parte già nota e di cui il team di Autoblog già sul campo vi darà conto ora per ora.

I costruttori sembrano aver messo in atto, ciascuno in proporzione ai propri mezzi, tutto il miglior know how per interpretare le attuali necessità dei mercati più in difficoltà come quelli europei (perfino il ricco mercato svizzero patria del Salone più importante d'Europa, è in netto e progressivo declino) e corrisponde perfettamente alle tendenze della domanda registrate anche in febbraio: segmento B +21,4%, city car +11%, crossover +36% e monovolume piccoli +17,1%.

A giudicare dai numeri, tuttavia, gli acquirenti privati in Italia appaiono per ora sempre più prudenti tanto da coprire solo il 61,5% del mercato che intanto si ravviva con le immatricolazioni per il noleggio (+33,6%), un fenomeno quest'ultimo, che potrebbe alla distanza cambiare almeno in parte la fisionomia dell'auto in Italia. Mercoledì, fra l'altro, sarà annunciato lo sbarco anche a Roma della formula " car2go " che ha già dato ottimi risultati a Milano. Lo scenario dunque, è indiscutibilmente ancora precario ma i prossimi mesi potranno confermare i buoni sintomi rilevati negli ultimi 90 giorni. Basta una scorsa all'andamento di tutte le marche in febbraio per notare la scarsissima presenza del segno meno a fronte di una buona media di rialzo per singola marca: dal +9,8% della Fiat al 17,6 di Peugeot che ha appena incassato il titolo di Auto dell'anno con la sua 308 , al +25% comune alla Toyota come alla Audi ben lontane fra loro nella scala gerarchica dei prezzi.

Fra i pochi meno spicca curiosamente di nuovo la Nissan (-15%) e la Chevrolet (-22,7%) una marca di cui dovremo capire il prossimo andamento sulla via della dismissione dall'Europa di qui a due anni, e "naturalmente" l'Alfa Romeo (-3,8%) ormai al 2,3% di quota sul mercato nazionale. Ma quello dell'Alfa è ormai un discorso a parte, tutto legato al piano industriale che verrà svelato dalla nuova Fiat-Chrysler il primo di maggio e che dovrebbe prevedere un consistente e definitivo rilancio. A questo proposito domani mattina, primo dei due giorni dedicati ai media a Ginevra, sentiremo alle 11 di nuovo Sergio Marchionne in veste europea e subito dopo il presidente della Ferrari, Luca Montezemolo mentre sugli stand si susseguirà una conferenza dietro l'altra di ogni marca al ritmo insostenibile di una ogni 15 minuti per l'intera giornata. A domani!

Europa dell'auto: a Gennaio qualcosa si muove

Immatricolazioni auto in Europa: poco meno di un milione di nuove auto (967.778) in tutta l'area UE nel mese di gennaio ma in crescita del 5,2% rispetto a un anno fa.

[iframe width="620? height="715? src="http://www.slideshare.net/slideshow/embed_code/31330458? frameborder="0?]

ACEA passenger cars registrations in January 2014/2013 from Autoblog.it

967.778 immatricolazioni : è una cifra lontanissima dai tempi d'oro quando nel 2008 si sfioravano nel mese di gennaio 1,3 milioni ma oggi conta di più registrare i segnali positivi di una possibile ripresa. Sono questi gli ultimi dati trasmessi questa mattina dall'associazione dei costruttori europei (Acea) fra i quali 24 mercati su 31 (UE + EFTA) hanno chiuso il primo mese dell'anno con il segno più.

In cima alla classifica dei buoni risultati l'Irlanda con +32,8%, il Portogallo a +31,8% e la Croazia in crescita del 29,4%. Non sono certo dati rilevanti sotto il profilo dei volumi ma significativi proprio perché relativi a Paesi non certo ricchi. Perfino la Grecia ha guadagnato un +15,4%, ma i veri indicatori restano quelli di sempre, Gran Bretagna e Germania salite rispettivamente del 7,6 e del 7,2% cui si è affiancata la "povera" Spagna anch'essa a +7,6%.

Alle spalle restano Italia (+3,2%) e Francia (+0,5%), entrambe al di sotto della media continentale (+5,2%) ma con prospettive diverse: malgrado le difficoltà economiche molto simili a quelle italiane, la Francia può permettersi la previsione di una annata meno difficile con 1,8 milioni a fronte dell'1,3 scarso dell'Italia che resta il mercato più penalizzato e senza apprezzabili prospettive di recupero (almeno fino a quando non saranno più chiare le prospettive del nuovo governo).

Il 2014 sarà dunque l'anno della ripresa, seppure lenta, dopo cinque anni di declino?

In realtà i primi segnali interessanti erano già arrivati proprio in fine anno quando il 2013 ha consegnato un bilancio in flessione del 1,8% ma con un dicembre in crescita del 13% , un trend positivo confermato anche in gennaio seppure in misura minore. Ogni tanto un po' di ottimismo non guasta anche se non va mai dimenticato che i 12,3 milioni di immatricolazioni del 2013 restano fortemente deficitari rispetto alla capacità produttiva continentale proporzionata ad almeno 15/16 milioni di immatricolazioni annue.

Tutto è relativo come sempre quando si mettono a confronto i risultati a distanza di un anno. Il 2013 era iniziato male come molti ricorderanno, a -8,5% ed è per questo che il +5,2% di oggi dimostra, indipendentemente dai volumi complessivi, quella inversione di tendenza tanto attesa dai costruttori e dalle reti di vendita falcidiate dalla crisi (in Italia più che altrove).

In questo scenario il gruppo Volkswagen ha confermato la sua forte leadership e superato di nuovo la soglia del 25% di quota con il segno più per tutte le sue marche con un +8,2% complessivo, ma se l'è cavata bene malgrado le note difficoltà anche il gruppo francese Psa Peugeot-Citroen , entrambe positive anche in questo caso che hanno mantenuto il controllo dell'11,5% del mercato EU seguita dagli altri francesi di Renault-Dacia a +13% e poco al di sotto del 10 % di quota cresciuta di quasi un punto. In quarta posizione una Ford che "combatte" da sola, è cresciuta dell'8,8% e nella classifica per singole marche si piazza seconda assoluta con il 6,9% di quota dietro la marca VW (12,7%).

Non è riuscito ancora a risalire la china il gruppo GM che ha segnato un più solo con Chevrolet ma fa ancora fatica con Opel che ha potuto beneficiare dei nuovi programmi appena elaborati e di cui vedremo i risultati probabilmente proprio a cominciare da quest'anno. Infine, ultimo fra i gruppi generalisti di testa, il gruppo Fiat a -1,8% e 6,2% di quota, la stessa del 2012 e inferiore dello 0,4% rispetto al gennaio 2013.

Curioso (ma non troppo) che le prime cronache radiofoniche di questa mattina abbiano tenuto a sottolineare, forse per carità di patria, la " crescita " di quota del gruppo da 5,6 a 6,2% con un improprio confronto rispetto al dicembre 2013. E' stata ancora una volta l'Alfa Romeo la più penalizzata con un -20,3% scesa a 4.506 immatricolazioni in tutta Europa, Italia compresa, in questo primo mese dell'anno. Non resta che attendere il piano industriale del gruppo, annunciato per il prossimo primo maggio con particolare riferimento alla marca del Biscione, per capire quale sarà il suo vero destino.

Immatricolazioni Auto Gennaio 2014 + 3,24%: c'è speranza?

Il 2014 si è aperto con un barlume di positività pari al + 3,24% per il mercato dell'auto nazionale precipitato alla fine dell'anno scorso a quota 1,3 milioni di auto, 100,000 in meno rispetto al 2012.

[iframe width="620? height="715? src="http://www.slideshare.net/slideshow/embed_code/30762595? frameborder="0?]

Dati immatricolazioni automobili Unrae Gennaio 2014 from Autoblog.it

In gennaio le immatricolazioni sono lievemente cresciute com'era già avvenuto in dicembre, sia pure di un risicato +1,4%. Non è riuscita ad approfittarne la Fiat che ancora una volta ha accusato una flessione (-4,3%) compensata in parte dal recupero di Lancia/Chrysler a +13,7%, ma non da Alfa Romeo in discesa di un ulteriore 14,4%.

Hanno recuperato invece nettamente al di sopra della media del mese Volkswagen , Ford , Peugeot e Renault , ma

anche Toyota e Audi mentre questa volta sono rimaste al palo Hyundai e Kia di solito molto più brillanti. Incoraggiante il 6,9% di crescita della Chevrolet soprattutto considerando i rischiosi annunci di ritiro della marca dal mercato europeo fra due anni. Un calo di rilievo anche per Nissan (-13,3%) che non ha potuto contare sulla nuova Qashqai e ancora peggio è andata perla Opel a -15%, mentre la costosa Mini viaggia sul +20% abbondante sostenuta dai modelli e da una politica di marketing martellante quanto inarrestabile. Più o meno stazionarie Bmw e Mercedes fra il più e il -1 % ma, parlando di brand premium va segnalato il balzo di Maserati alla ribalta con 122 unità rispetto alle 10 dello scorso anno.

In sostanza la colonna dei più è visibilmente più ampia rispetto a quella dei meno a conferma che qualcosa si è mosso davvero in questo primo mese dell'anno seppure influenzato dai probabili trasferimenti di immatricolazioni da dicembre a gennaio. In questo senso, basta sommare la crescita del 1,4% di dicembre al più 3,2 di gennaio per valutare l'inversione di tendenza (almeno ad oggi) in positivo di almeno 2 punti e mezzo di media. Non è molto, naturalmente, a fronte di tante perdite pregresse ma è proprio quella "inversione di trend" il fattore più significativo di questo avvia d'anno.

Opinione non condivisa minimamente dal presidente dei concessionari Pavan Bernacchi che ancora piange sul 43% di flessione negli ultimi sei anni. Per forza di cose la critica va ancora una volta al governo, anche da parte dell'Unrae. E' evidente, come ho detto più volte, che l'auto resta un tasto morto nel quadro della politica nazionale e che il mercato dovrà trovare una sua dimensione fisiologica autonomamente con previsioni di crescita limitate a 1,6/1,8 milioni di qui ai prossimi anni. Serve ancora ricordare che si tratta di una politica autolesionista? Le emergenze sono innumerevoli e l'auto non vi figura da tempo.

Personalmente penso che solo il famoso piano industriale che Sergio Marchionne ha annunciato per il prossimo primo maggio, potrebbe fare da leva per smuovere meglio le acque. E questa dovrebbe essere proprio la dimostrazione che il clamore suscitato dalla presunta "fuga" della Fiat dall'Italia non poggia su motivi fondati.

Per chiudere, restando in casa Fiat, la curiosità del mese è rappresentata dal primo posto in classifica fra le diesel più vendute della 500L davanti a sua maestà la VW Golf.

Immatricolazioni Auto Italia 2013: l'anno si chiude a quota 1.303.534 unità (-7.1%)

[iframe width="620" height="715" src="http://www.slideshare.net/slideshow/embed_code/29636590?frameborder="0?"]

Dati UNRAE Dicembre 2013 from Autoblog.it

Gli italiani e l'automobile nel 2013: solo un 1.300.000 di loro, di cui appena 820.000 (63,6%) privati, hanno "investito" su una nuova auto. E' finita come era inevitabile e del tutto previsto che finisse: con 100.000 auto in meno che quantificano l'ennesimo scivolone pari al -7,1% rispetto al 2012. Ma la percentuale relativamente bassa a fronte delle precedenti flessioni a due cifre, non esprime con chiarezza la realtà delle cose. In termini di volumi, molto più significativi, sono 100.000 auto sottratte al magrissimo bilancio del 2012 che aveva totalizzato 1.403.000 immatricolazioni al lordo delle solite km zero e delle flotte. Furono piccole alchimie per non mostrare già un anno fa che si era scesi a quota 1,3 milioni e lo stesso è avvenuto quest'anno cercando di fare cifra tonda ma, è bene saperlo, il mercato italiano ha già scavalcato in basso, seppure di poco, il traguardo degli 1,2 milioni. I dati preliminari dei giorni scorsi indicavano infatti poco meno di 1,290.000 e il piccolo doping a disposizione dei costruttori era a portata di mano. Ma come è evidente non è questo che cambia la realtà di base.

L'automobile in Italia, più che negli altri Paesi europei, è tornata ad essere un prodotto di lusso quasi come all'origine della motorizzazione nazionale degli anni Sessanta e i successivi, con l'aggravante che all'epoca chi se la poteva permettere, quanto meno se la poteva godere come strumento di libera mobilità il che non è più vero. Così l'analisi negativa del fine anno 2013, non riguarda soltanto la quantità di immatricolazioni registrate ma anche la tipologia delle auto acquistate. Siamo tornati alle piccole e alle utilitarie (segmento A 19,14% e segmento B 41,01%) per un totale più che indicativo di tendenza del 60,15% contro il già elevato 57% del 2012. Sono state le uniche due categorie stabili o in lieve crescita mentre il residuo 40% scarso (rappresentato dalle medie alle alto di gamma), hanno accusato flessioni comprese fra il 10 e il 20%. Sono numeri che mostrano una volta di più il volto di un Paese impoverito e timoroso più che mai, martellato da troppi anni non solo da una pressione fiscale insostenibile ma ancor più dalla crescente incertezza e sfiducia. E, almeno in questo caso, a nulla serve il "coraggio degli italiani" evocato nel discorso di fine anno dal Presidente Napolitano.

Ma l'analisi che emerge nitida dai dati diramati poco fa dal ministero dei trasporti e dalle elaborazioni delle associazioni dei costruttori Unrae e Anfia, trova ulteriore conferma negli orientamenti degli acquirenti in tema di carburanti, forse uno dei disincentivi maggiori. Le auto a benzina sono state, naturalmente le più penalizzate, con un

calo del 14,12% (solo il 28,% delle immatricolazioni) e perfino le diesel hanno subito un taglio del 5,9% pur restando a quota 55,2% del mercato. Significativa, sotto questo punto di vista, la corsa al metano malgrado le note difficoltà che questo tipo di alimentazione comporta: la quota è salita dal 5,8 al 26,6% dando fondo a quanto il mercato offre con quasi 70.000 unità. E poiché le elettriche, meno di 900 unità sono per forza di cose una rappresentanza simbolica, sono state le ibride a fare il salto maggiore (+118,4%) senza tuttavia avere ancora un peso davvero importante (15.000 auto e una quota dell'1,6%) ma di certo destinate a crescere.

Prezzi bassi e minimi consumi, dunque, sono stati gli obiettivi dei pochi che ancora hanno avuto il "coraggio" di cambiare l'auto. E fra questi, utilitarie a parte, le preferenze sono andate a crossover e ai piccoli monovolume coprendo il 20% delle vendite. Di qui le difficoltà in cui si dibattono i costruttori e le loro (disgraziate) reti di vendita. La stessa Fiat, oggi alla ribalta con l'acquisto definitivo delle quote Chrysler che ancora mancavano, è andata oltre la flessione media del mercato con un -10% (374.217 immatricolazioni) malgrado la sua offerta sia proprio nell'area delle utilitarie, e ha chiuso con un punto di quota in meno (28,7%) rispetto al 2012. Poco al di sotto della media, invece, il gruppo Volkswagen a -6,6%. Male anche le francesi di PSA Peugeot-Citroen (-13%) riscattate da Renault che è riuscita addirittura a salire dell'8%. Nel lusso, per chiudere in bellezza, la Audi ha pagato un -6,5%, la Bmw è riuscita a vendere 61 auto più che nel 2012 e la Mercedes ha guadagnato il 7,4% battendo la rivale di Monaco di 3.000 unità ma restando, malgrado tutto, dietro Audi di oltre 2.000 vetture. Resta ora da capire se la neonata Consulta Permanente dell'Automotive attivata dal ministero trasporti riuscirà a dare uno sbocco alla ripresa. L'anno è appena cominciato.

Immatricolazioni Auto Italia 2013: Ottobre -5,6%

[iframe width="620? height="613? src="http://www.slideshare.net/slideshow/embed_code/27915169? frameborder="0?"]

Un altro segno negativo per il mercato italiano dell'auto che ad ottobre: secondo quanto comunicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la flessione è pari al 5,6% con 110.841 vetture vendute. Nei 10 mesi dell'anno appena trascorsi il settore si è ridotto complessivamente dell'8% per un totale di 1.111.520 autovetture immatricolate. Di seguito il comunicato diramato da UNRAE:

Ormai, a 60 giorni dalla fine di questo 2013, dobbiamo augurarci che l'iniziativa del Ministro dello Sviluppo Economico, Flavio Zanonato e del Sottosegretario Claudio De Vincenti di avviare la Consulta permanente per l'automotive, cui partecipa anche l'UNRAE, sia in grado - grazie a risorse adeguate - di intervenire sui costi di gestione e sui carichi fiscali che gravano sull'automobile e quindi attivare l'inversione del trend negativo che ci accompagna da 41 mesi e spingere il 2014 verso risultati più consoni per il mercato italiano.

Intanto il mercato si avvia a chiudere il 2013 di poco al di sotto delle 1.300.000 unità vendute (oltre il 7% meno dello scorso anno), riportandoci sui livelli del 1978-1979. E per il 2014, secondo la nostra previsione, elaborata dal Centro Studi, la domanda di autovetture tornerà in territorio positivo per la necessità, nell'area flotte aziendali, di effettuare sostituzioni non più rimandabili e per il leggero miglioramento di alcuni driver economici, fermandosi comunque appena sopra il 3%, a 1.335.000 unità".

Tornando ai numeri del mercato di ottobre, la raccolta contratti - secondo un primo scambio di informazioni fra UNRAE ed ANFIA - segna una flessione nel mese di circa il 4,5% a poco più di 120.000 unità. Nel cumulato dei 10 mesi, la situazione è leggermente meno difficoltosa di quanto evidenziato dalle immatricolazioni e i quasi 1.094.000 contratti indicano una riduzione pari al 5%.

Gli acquisti delle famiglie rimangono in affanno anche nel mese di ottobre, segnando un calo dell'11,3% e fermandosi al 61,9% di quota, ben 4 punti in meno di un anno fa. Nel periodo gennaio-ottobre la quota si mantiene sostanzialmente stabile al 63,4%, con una flessione in linea con il mercato totale. Il noleggio continua a cedere il passo, evidenziando un trend negativo nel mese (-7%) e nel cumulato (-9,2%), riuscendo, comunque, a mantenere la propria rappresentatività sul mercato. In termini di quota di mercato, quanto perso dai privati viene recuperato dalle immatricolazioni a società che nel mese di ottobre segnano un considerevole +15,5%, raggiungendo il 23% di quota, in crescita di oltre 4 punti percentuali (18,3% di quota nel cumulato).

Anche in ottobre le motorizzazioni diesel si mantengono stabili (+0,6%), raggiungendo il 54,8% sul totale (53,8% nei 10 mesi). Prosegue, invece, la flessione della benzina (-6,1%), che ormai rappresenta il 30,7% del totale, a vantaggio delle motorizzazioni a metano, che registrano una crescita del 5,4% nel mese (4,8% di quota) e del 26,7% nel cumulato (5,1% del totale), e a vantaggio di quelle ibride (+66,4% in ottobre e +129% nei 10 mesi). Flette, invece, il Gpl ormai stabile intorno all'8,3% nel mese e all'8,9% nel cumulato.

Infine, i trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture in ottobre sono stati 397.772, in flessione del 2,3%

rispetto allo stesso periodo 2012. Si mantiene ancora leggermente in attivo il cumulato gennaio-ottobre (+0,6%) a 3.446.888 vetture complessivamente trasferite.

Immatricolazioni Auto Italia 2013: Settembre -2.9%

[iframe width="620? height="613? src="http://www.slideshare.net/slideshow/embed_code/26749670? frameborder="0?]

Pura coincidenza ma pur sempre significativa quella dell'aumento dell'IVA e del quarantesimo mese di flessione per il mercato dell'auto in settembre. Le cifre diramate poco fa dal Ministero dei Trasporti ed elaborati da Unrae e Anfia (le associazioni dei costruttori nazionali ed esteri, segnalano una diminuzione delle immatricolazioni pari al 2,9% nel mese con 106.363 nuove auto e dell' 8,34% sul cumulato dei 9 mesi che hanno finalmente superato di appena 32 vetture il milione di unità complessive. Una cifra che un tempo apparentemente remoto si registrava già prima della fine del semestre. Inutile dire che, alla luce della situazione politica ed economica in queste ore incandescenti, l'anno automobilistico non potrà dare alcun segnale di ripresa. Secondo le stime più accreditate e facilmente intuibili, il bilancio finale si annuncia inferiore di altre 100.000 auto rispetto a un 2012 già fortemente depresso. Ed è proprio per questo che il calo di settembre potrebbe apparire minimo e quasi ottimistico se non dovesse confrontarsi con il -25% del settembre dello scorso anno. Del tutto fantasiosa poi, risulta l'affermazione del Centro Studi Promotor secondo il quale "la corsa alle immatricolazioni per evitare l'aumento dell'iva" ha migliorato il risultato altrimenti ancora peggiore.

Di fatto il punto percentuale aggiunto all'imposta, pari a una media di 150 euro su prezzi medi di 15.500 euro delle auto più vendute, ha ben poca rilevanza, senza contare la convinzione diffusa fino all'ultimo che l'aumento non venisse applicato. Altrettanto prevedibile, inoltre, era la reazione delle case automobilistiche che avrebbero evitato di allarmare i clienti come ha fatto già questa mattina Peugeot Italia annunciando che "Da oggi, i listini delle auto nuove aumentano, ma non per il cliente. Peugeot decide infatti di lanciare un'operazione commerciale per scongiurare gli effetti dell'aumento dell'IVA: tutti i contratti stipulati da clienti privati entro fine ottobre, indipendentemente dalla data di consegna dell'auto, beneficeranno di una promozione supplementare per bilanciare l'aumento dell'imposta. Inoltre, i prezzi di listino delle opzioni rimangono inalterati e non subiranno variazioni nemmeno a fine ottobre".

Molto più incisivo, semmai, l'effetto IVA sul prezzo dei carburanti (1,5 centesimi al litro sulla benzina, 1,4 sul gasolio) che oggi preoccupa e frena gli acquisti insieme ai costi assicurativi. E questi sono solo gli aspetti più immediati per spiegare come "il mercato sia bloccato dal fatto che è sempre più oneroso godere della mobilità individuale" come ha detto il presidente dell'Unrae Massimo Nordio (AD del gruppo Volkswagen in Italia). Al momento dunque è impossibile immaginare una inversione di tendenza in fatto di oneri sul trasporto privato e al tempo stesso è difficile capire se gli attuali livelli di immatricolazioni sono arrivati al fondo o se continueranno a calare anche al di sotto degli 1,3 milioni di auto previste per il 2013.

Per restare ai dati di oggi, intanto, si registra nelle scelte dei pochi clienti rimasti una certa stabilità nell'area delle vetture a gasolio a fronte della diminuzione di domanda per quelle a benzina e perfino per la auto alimentate a GPL. Cresce, per quel che vale, la richiesta dei modelli a metano e soprattutto ibride (il che ha consentito a Toyota di crescere nel mese del 9,7%). Ma crescono anche i trasferimenti di vetture usate (+6,5%) per un totale di 329.466 unità nel mese e di 3.049.116 nei 9 mesi.

Resta da dire delle singole marche tra le quali spiccano alcuni segni positivi fra molti negativi a cominciare dal gruppo Fiat che è calato dell'11,7% in settembre a una quota del 27,5% rispetto al 30,24 dello scorso anno e dal gruppo Volkswagen a -9,5% e 12,7% di quota. Bene invece, in particolare Renault e Dacia che insieme hanno messo a segno un +48,8%, Ford e Kia oltre alla già citata Toyota, mentre Citroen si è difesa con un sostanziale pareggio. Fra le premium, infine, questa volta solo Mercedes ha tenuto banco con un +4,4%.

Dati immatricolazioni automobili: ad Agosto -6,56%

I "soliti" dati negativi, nell'indifferenza di tutti.

[iframe width="620? height="715? src="http://www.slideshare.net/slideshow/embed_code/25821528? frameborder="0?]

Vendite Mercato Auto Italia Dati Unrae Agosto 2013 from Autoblog.it

Due numeri sono sufficienti e parlano da soli: 53.000 immatricolazioni in Agosto, 893.000 da Gennaio a fine Agosto. Le corrispondenti percentuali di flessione, -6,5% sul mese e -9% sull'intero periodo sono perfino fuorvianti: la prima si confronta con il -20% dell'agosto 2012, la seconda con un totale che a un anno fa era a 981.000 e solo due anni fa superava 1,2 milioni di consegne. Una cifra, quest'ultima che sarà superata di poco solo a fine anno.

Anni fa si diceva che il mese di agosto era il più misero con appena 80.000 nuove targhe, oggi si rincorrono le vecchie

statistiche per scoprire ogni mese il nuovo record di contrazione e le associazioni dei costruttori ci ricordano che ormai siamo arrivati a confrontarci con il mercato di mezzo secolo fa quando l'auto era ancora un lusso per pochi.

Esattamente come lo è ora, ma la differenza sta nel fatto che nei primi anni '60 si lavorava per crescere, adesso si va indietro e non si lavora affatto, il motore sociale è fortemente danneggiato e se fosse quello di un'auto andrebbe sostituito.

Non merita neppure annoiare il lettore con i motivi fin troppo noti sulla pelle di ognuno di noi. Preoccupa semmai la totale mancanza di chiarezza sul prossimo futuro, condizionato dall'incertezza e dai contrasti politici non solo italiani e "degli" italiani, e le poche indicazioni incoraggianti che vengono timidamente erogate al popolo hanno più il sapore della speranza che della concretezza.

Perfino il mercato dell'usato è sceso di un ulteriore 7,4% a definitiva conferma che il settore dell'auto non iscritto neppure all'ultima voce dell'agenda politica senza che neppure i più esperti di marketing siano riusciti a valutare quale sarà la nuova dimensione "fisiologica" del mercato nazionale in particolare e di quello europeo in generale.

Fra dieci giorni il Salone di Francoforte, che Autoblog coprirà come sempre "live", darà i suoi segnali di rotta internazionale. Dubito però che la visione della rassegna tedesca, a parte qualche novità interessante, potrà funzionare come incentivo agli acquisti. Per di più, lo stesso super salone teutonico si apre su un mercato anch'esso proporzionalmente in discesa visto l'andamento medio dei primi otto mesi. Darà invece molto di più qualche indice di percorso positivo per i costruttori più globalizzati, primi fra tutti gli stessi tedeschi, ma niente di più.

Tornando in casa nostra l'industria nazionale l'ultima ed ennesima dichiarazione di ieri è sempre la stessa: "Senza una legge investimenti impossibili". Questa è la visione di Sergio Marchionne e non è nuova mentre i numeri del gruppo sono scesi negli otto mesi ancora di un 10%, che nasconde il -27% dell'Alfa Romeo e il -23 della Lancia, mettendo in evidenza una volta di più che l'auto italiana è rappresentata solo da Panda, Punto e 500 nelle sue diverse interpretazioni.

Più variegato il fronte delle case estere fra le quali, comunque, non mancano i segnali di difficoltà perfino nell'area delle marche "premium" che giocano in difesa, e qualche buon exploit delle marche generaliste più abili in materia di marketing alla conquista degli ultimi clienti più ottimisti o spinti da vere necessità di mobilità.

Ma non è così che può funzionare quello che per lunghi anni è stato uno dei mercati più rappresentativi d'Europa.

Immatricolazioni auto Italia a Giugno: -5%. 2013 sotto al 1.300.000?

[iframe width="620" height="715" src="http://www.slideshare.net/slideshow/embed_code/23743463?frameborder="0?]

Dati Vendita Automobili Unrae Maggio 2013 from Autoblog.it

Con 122.000 consegne Giugno ha chiuso a -5,5%, un dato solo apparentemente "migliore" dei precedenti perché si pone a confronto con il -24,7% dello stesso mese del 2012. E per il gruppo nazionale Fiat è andata ancora peggio con un -15,2% in giugno e -11,5% nel cumulato dei sei mesi. Lo stesso si può dire per il semestre che ha limitato le perdite al -10,3% con un totale di 731.000 unità ma di nuovo a fronte del -20% cumulato nei sei mesi dello scorso anno.

Vale la pena ricordare subito che il 2012 si concluse con un totale di 1.400.000 consegne, il che porterebbe a una previsione per quest'anno al di sotto del 1.300.000 unità registrando un nuovo record e riportando il mercato italiano a tempi sempre più remoti come il 1969.

Sono dati che ormai non fanno quasi più notizia dopo 37 mesi di declino costante, come ricorda l'Unrae, e non sembrano tanto incoraggianti per il settore i modesti segnali di apparente rallentamento della caduta. Di fatto l'argine è stato posto da qualche aumento della raccolta ordini di aprile e maggio (rispettivamente del 6 e del 4,2%) che non si possono considerare vera tendenza alla ripresa.

E' fin troppo chiaro che la scarsa propensione all'acquisto deriva dai soliti fattori, come la rigida chiusura del credito e il progressivo impoverimento generale, oltre al fondato senso di incertezza e di sfiducia inevitabilmente dilagante e salito, secondo i dati Istat, al 95,7 in Maggio.

Inevitabile, dicevo, dal momento che sul fronte politico, dai vecchi al nuovo governo, non si è mai sentito alcun cenno a programmi di alleggerimento della specifica pressione fiscale sul settore malgrado i mancati incassi da parte dell'erario. Secondo i calcoli dell'Unrae (le case estere) ad esempio, solo in questi sei mesi sono mancati altri 270 milioni di iva e 1,6 miliardi di fatturato a causa dei mancati acquisti.

Altri dati significativi sono segnalati **dall'Anfia** (la filiera italiana) in tema di invecchiamento del parco circolante: le auto con più di 10 anni di vita sono passate dal 38 al 44% rispetto al 2000 e il 54% delle auto appartiene alle categorie da euro 0 a euro 3. Inutile dunque elencare di nuovo i provvedimenti che potrebbero quanto meno riequilibrare in parte il colossale crollo destinato probabilmente a peggiorare ancora.

Un'occhiata ai singoli marchi: a parte il crollo verticale della Fiat scesa al 27,5% di quota nel mese pur restando al 29,2 nel periodo completo, fra le marche generaliste hanno accusato il colpo in particolare Chevrolet, Citroen, Toyota, Hyundai e Peugeot mentre Volkswagen ha fatto pari, Nissan, Ford e Opel sono andate perfino in attivo accanto alla inarrestabile Kia. Senza dimenticare, tuttavia, che la quota di clienti privati è ferma intorno al 60% che si orientano sempre di più verso vetture a GPL, metano e ibride nella disperata ricerca di qualche risparmio dei consumi.

Fra i modelli, infine, qualche nota particolare: la Golf non figura fra le top 10 delle benzina, ma è terza fra le diesel dove domina la Citroen C3, mentre la classifica diesel ha dato il benvenuto in decima posizione alla Mercedes Classe A sia nel mese, sia nel semestre.

Per chi volesse fare confronti, nelle pagine successive abbiamo raccolto i dati di vendita che avevamo commentato in Maggio e ad Aprile.

Maggio: dati di vendita automobili ancora negativi

[iframe width="620" height="715" src="http://www.slideshare.net/slideshow/embed_code/22392291?frameborder="0?"]

Puntuale come una cambiale è arrivata la "bolletta" mensile dell'auto per il mese di maggio: ennesima flessione dell'8%, la 36ma consecutiva della serie come segnala l'Unrae (le Case estere), solo apparentemente più leggera del solito e i concessionari si sentono ormai come dei terremotati cui è crollata la casa addosso.

Difficile dar loro torto se non nella mensile "supplica" per un intervento del governo con un alleggerimento fiscale che questa volta sarebbe più produttivo che negativo. Ma per i politici di qualunque colore questo non sembra essere un argomento all'ordine del giorno, anche se l'auto rappresentava oltre l'11% del PIL. Fra tanti (noiosi) dibattiti sulla crisi economica non abbiamo mai sentito una domanda e meno che mai un riferimento al deficit fiscale relativo al settore che sulla carta avrebbe dovuto crescere e al contrario è diminuito sensibilmente.

Il mercato dell'auto, dunque, ha ormai tutte le sembianze di una slavina: scivola con cadenza inesorabile e irreversibile da oltre cinque anni, dal famigerato 2008. E se continua così (il "se" è perfino pleonastico) a fine anno raggiungerà il milione netto di auto in meno. Poco male, direte, mentre mancano i soldi perfino per pagare le tasse oltre che per mangiare, sembra stupido preoccuparsi delle automobili in un Paese in cui ne circolano oltre 30 milioni. Il fatto è che l'auto, come dicevo, era un ingranaggio importante, una sorta di albero di trasmissione che più di altri settori creava lavoro con quel che segue. Non a caso gli ultimi governi hanno cercato di aumentare gli introiti con la pressione fiscale oltre ogni limite ragionevole anno dopo anno fino a trasformarli in forti perdite secche stimate in oltre tre miliardi di euro solo per la voce Iva.

Flessione a una sola cifra, dicevo, per l'automobile, -7,9% con 136.129 immatricolazioni, quella di maggio cui si affianca invece una ulteriore frenata a doppia cifra per la Fiat che ha perso ancora l'11,69% rispetto allo stesso mese del 2012 pur mantenendo la sua quota "fisiologica" di mercato al 30,24%. Perfino qualche spicciolo in più rispetto alla perdita media del 29,5% cumulata nei primi cinque mesi dell'anno. E' un piccolo mistero che senza fare cattivi pensieri è poco spiegabile: qualunque siano la variazione del mercato totale e le oscillazioni percentuali della stessa Fiat, alla fine dei conti la quota del gruppo nazionale resta più o meno immutabile a cavallo fra il 29 e il 31%.

Il dato più allarmante però, seppure non a sorpresa, è la progressiva diminuzione degli acquisti da parte dei "privati", cioè dei comuni acquirenti escludendo flotte e noleggi: per la prima volta la quota è scesa dello 0,7% al di sotto del "livello di guardia" stimato nel 60%, totalizzando poco più di 81.000 consegne con una flessione del 10,7%. Analoga contrazione anche per le flotte delle società (anch'esse molto penalizzate sul piano fiscale anche rispetto al resto d'Europa) lasciando alle società di noleggio il compito di sostenere i livelli complessivi del mercato, ma non certo del giro d'affari dei concessionari, un'area operativa su cui grava più che mai la crisi in via di peggioramento.

In queste condizioni, diventa sempre più difficile, ormai, interpretare l'andamento del settore auto nazionale sceso al di sotto dei 2 milioni di immatricolazioni nel 2010, una cifra più fisiologica in rapporto al parco circolante e alla sua normale sostituzione rispetto agli eccessi precedenti. Poi la caduta è diventata più veloce, 1,74 milioni nel 2011 quindi il tonfo del -20% nel 2012 a 1,4 milioni e ora una proiezione intorno a 1,2 milioni per quest'anno dopo il consuntivo dei primi cinque mesi a quota 608.000 unità.

A ben guardare nelle tabelle diramate dal ministero trasporti, salvo rare eccezioni, non si è salvato nessuno: perfino fra le marche di lusso solo la Mercedes ha viaggiato al +8,8% mentre la piccola Smart ha perso il 24%. E che l'acqua alta stia raggiungendo anche i piani più protetti lo dimostra il pareggio della Kia di solito in forte vantaggio e la flessione della Hyundai (-11,8%). Vita dura per Peugeot (-15%) e Citroen (-13,4%) malgrado i buoni modelli sul mercato, peggio ancora la popolare Chevrolet a -23,6% mentre a fatica la Volkswagen si è tenuta al -6,6%. Bene, infine, dopo tante sofferenze Renault al +10,9%. Ma, come si dice, "una rondine non fa primavera". E quelle poche che ancora svolazzano

sono tutte del segmento A e B. finchè ce la faranno.

Mercato Auto ad Aprile: -10,83%

[iframe width="620? height="715? src="http://www.slideshare.net/slideshow/embed_code/20416120? frameborder="0?]

Dati Mercato Automobilistico Maggio 2013 from Autoblog.it

Meno 10,83% . E' il nuovo aggiornamento sul mercato dell'auto di Aprile appena diramato dal ministero dei trasporti attraverso l' Unrae e l' **Anfia** , ovvero le associazioni di categoria.

Non si tratta di un dato incoraggiante ma neppure catastrofico anche se conferma l'andatura molto ridotta delle immatricolazioni dal momento che nulla è cambiato sul fronte dell'economia e soprattutto della fiducia dei consumatori indipendentemente dalle disponibilità economiche.

Come si ricorderà il miglior andamento di marzo con il solo 4,9% di flessione era dovuto al confronto con il marzo 2012 paralizzato dallo sciopero delle bisarche che impedirono consegne e immatricolazioni trasferite subito dopo proprio nel mese di aprile. Di conseguenza, il confronto di oggi è del tutto inverso rispetto a un aprile 2012 più alto del "normale".

Per capire meglio la realtà del momento, dunque, non resta che confrontare la somma dei due mesi , marzo aprile 2012, pari a 269.121 immatricolazioni contro gli stessi due mesi di quest'anno che hanno totalizzato 20.800 consegne in meno nei due mesi con una flessione complessiva del 7,5%, molto meglio quindi dell'apparente -10,83% e del ritorno alla flessione a due cifre. Non c'è molto da festeggiare, naturalmente, se non cominciare a intravedere una certa stabilizzazione che potrebbe, il condizionale è di rigore, trasformarsi in qualcosa di più positivo se i segnali generali del nuovo governo lasciassero intravedere un qualche allentamento fiscale .

Il nostro -7,5% è naturalmente un calcolo puramente matematico non del tutto condiviso dagli operatori e meno che mai dalla Federauto, l'associazione dei concessionari, che ieri tuonava annunciando addirittura un -20%. Allarme comprensibile quanto sterile da parte della categoria più colpita dalla crisi, quella dei venditori, ma in ogni caso fuorviante. A migliorare la contabilità delle immatricolazioni c'è stato anche un giorno lavorativo in più mentre è sempre difficile individuare a caldo la quota delle chilometri zero .

Concreto è invece il sostegno delle flotte, soprattutto noleggi, un nuovo canale di spinta poiché questi ultimi possono fare da "filtro" con le sostituzioni del proprio parco nel giro di sei mesi o anche meno a buoni prezzi. Sono possibili interpretazioni a fronte di una situazione riflessiva delle vendite che potranno lentamente riprendere solo in caso di una più razionale distribuzione degli oneri sulla mobilità. Troppo presto per ipotizzare qualsiasi cosa mentre sul tavolo governativo è sotto osservazione la questione dell'Imu e non è pensabile che l'auto possa risalire rapidamente la lunga coda delle aree in sofferenza.

Detto questo, la marca Fiat ha "tenuto" sul filo del -9,9%, un punto meglio di Volkswagen a -10,8 mentre Ford è riuscita addirittura a guadagnare un buon +10,5% anche senza arrivare al solito record della Kia a quota +16,7% grazie ai suoi volumi fisiologici nettamente più bassi.

Se vuoi aggiornamenti su Mercato auto inserisci la tua email nel box qui sotto:

Iscriviti

Si

No

Acconsento alla ricezione di comunicazioni promozionali da parte del Titolare, relative a prodotti e servizi di terzi.

Compilando il presente form acconsento a ricevere le informazioni relative ai servizi di cui alla presente pagina ai sensi dell' informativa sulla privacy .

Abbiamo ricevuto la tua richiesta di iscrizione. Conferma la tua iscrizione facendo clic sul link ricevuto via posta elettronica.

Se vuoi ricevere informazioni personalizzate compila anche i seguenti campi opzionali.

Nome

Stellantis, intesa sull'uscita di 23 impiegati

Atessa. Accordo azienda-sindacati per i quadri che vogliono agganciarsi alla pensione o andare via prima

di **Daria De Laurentiis**
ATESSA

Uscita incentivata, entro il 31 dicembre 2024, per 23 dipendenti dello stabilimento Stellantis di Atessa. Si tratta di quadri e impiegati per i quali la direzione aziendale ha definito un piano di fuoriuscita chiamato "separation". Nei giorni scorsi si è tenuto l'esame congiunto con i rappresentanti sindacali e le segreterie territoriali di Fim, Uilm, Fismic, Uglm e Aqcfr e la sigla dell'accordo. L'uscita incentivata, in una logica di centralizzazione e di rinnovo dei colletti bianchi avviata dal gruppo Stellantis, riguarda quadri e impiegati che vogliono agganciarsi alla pensione o vogliono interrompere il rapporto lavoro-

rativo con l'azienda in anticipo.

Tra questi l'azienda distingue i lavoratori che maturano i requisiti per la pensione entro 48 mesi che avranno il trattamento Naspi e una integrazione che garantisce un valore economico pari al 90% della loro retribuzione attuale e chi invece dovesse maturare il diritto pensionistico nell'arco di ulteriori 24 mesi e avrà, oltre al trattamento Naspi del 90% per i primi quattro anni, anche un incentivo aziendale pari al 70% della retribuzione attuale e la quota di contributi che verserebbe per un massimo di 24 mesi.

Incentivi anche per chi è abbastanza lontano dal fine vita lavorativo. Per i dipendenti di più di 55 anni sono previste 33

mensilità e 30mila euro; dai 50 ai 54 anni, 30 mensilità e 30mila euro; dai 45 ai 49 anni 24 mensilità e 30mila euro; dai 40 ai 44 anni, 18 mensilità e 20mila euro e infine dai 35 ai 39 anni, 12 mensilità più 20mila euro. Lo stabilimento della Val di Sangro si avvia intanto ad una nuova fase transitoria che riguarda il lancio del nuovo modello di furgone commerciale leggero My 24. Nel passaggio dal modello precedente all'ultimo ci sarà quindi una riduzione temporanea della produzione giornaliera. Questo determinerà il rientro negli stabilimenti di appartenenza di tutti i trasferiti in prestito dal sito della Slovacchia, di alcuni provenienti da Melfi e i restanti da Cassino, per un totale di circa

100 dipendenti. I reparti saranno impegnati nella messa a punto degli standard qualitativi e dell'organizzazione del lavoro per l'adattamento delle linee. Poi si tornerà alla normalità e al pieno regime con le nuove prenotazioni da parte dei clienti di 80 paesi del mondo di modelli esclusivamente My 24.

Ed è programmato giovedì alle 13,30 al Mimit il tavolo per l'analisi degli stabilimenti Stellantis in Italia, relativo al plant di Atessa. Oltre al ministro **Adolfo Urso** e gli uffici tecnici ci saranno i rappresentanti del gruppo Stellantis, della Regione Abruzzo, dell'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive) e delle organizzazioni sindacali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un lavoratore di Stellantis Atessa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Salone dell'Auto Torino 2024: programma, eventi, biglietti - Saloni - Auto

Salone di Torino 2024, ecco la mappa dell'evento

L'evento si terrà nel capoluogo piemontese dal 13 al 14 settembre, ricco programma di eventi

Pubblicato il 1 Aprile 2024 ore 07:45

4 minuti

Continua il percorso di avvicinamento al Salone dell'Auto di Torino 2024 . La manifestazione dedicata ai motori che si terrà all'ombra della Mole tra le vie e le piazze della città piemontese dal 13 al 15 settembre offrirà una tre giorni di eventi diffusi. Si partirà dalla stazione ferroviaria di Porta Nuova passando da piazza Carlo Felice, via Roma, piazza San Carlo, piazza Castello, piazzetta Reale e Giardini Reali, fino a giungere in piazza Vittorio Veneto.

La mappa del Salone di Torino

Lungo questo percorso si snoderà l'esposizione di modelli che verranno mostrati al grande pubblico, disponibili anche per prove su strada. A questi si affiancheranno le supercar, le vetture iconiche, i prototipi e le one-off, comprese anche le principali novità moto. È stata rilasciata la mappa di Salone Auto Torino 2024, la manifestazione motoristica gratuita per il pubblico e all'aperto, diffusa nelle piazze e nelle vie di Torino, che si svolgerà dal 13 al 15 settembre.

Per tre giorni il centro della città sarà teatro del racconto della storia dell'automobile , un percorso che in oltre 3 chilometri proporrà ai visitatori un'emozionante successione di novità di prodotto delle case automobilistiche, di prototipi e one-off dei più grandi carrozzieri di tutti i tempi, di icone del motorsport e auto classiche che sono diventate parte indelebile della storia dell'industria automotive.

Gli eventi

Previsto poi anche un calendario ricco di eventi e di momenti interamente dedicati al pubblico anche grazie all'accensione dello speciale Circuito Dinamico cittadino che si snoderà tra piazza San Carlo, via Roma e piazza Castello e che regalerà un incredibile spettacolo ogni giorno con le sfilate di Formula 1, delle regine del motorsport, dei prototipi e delle auto classiche più belle di sempre. Il primo emozionante appuntamento sarà durante la giornata stampa, venerdì 13 settembre 2024, quando Salone Auto Torino metterà in scena lo spettacolo dinamico che ha ricevuto anche il patrocinio del Ministero della Cultura.

Il biglietto

L'ingresso sarà gratuito grazie al Free Pass Salone, un biglietto elettronico che consentirà di accedere a diverse iniziative della manifestazione, prima fra tutte la possibilità di effettuare i test drive degli ultimi modelli messi a disposizione dalle case automobilistiche. Chi scaricherà il Free Pass Salone potrà inoltre accedere alle convenzioni per treni e pullman per arrivare a Torino nei giorni della manifestazione, a sconti per soggiornare in città e ingressi speciali nei musei di Torino, sconti e iniziative realizzate dagli esercizi commerciali e dai ristoranti convenzionati. Salone Auto Torino si svolgerà grazie alle partnership con Regione Piemonte , Città di Torino , Camera di Commercio di Torino , Unione Industriali Torino , Federalberghi Torino , Turismo Torino e Provincia , Museo Nazionale dell'Automobile , ACI , ACI Torino e ASI, ANFIA, UNRAE, IED e IAAD. In collaborazione con Autolook saranno organizzati gli Autolook Awards, la cerimonia dei riconoscimenti alla comunicazione dei team che partecipano a tutte le discipline del motorsport che si svolgerà domenica 15 settembre in piazza San Carlo.

Ultimi di Auto



AutoMotorNews

Home Disclaimer Cookie Policy Privacy Policy Contatti

Home » Automobilita » Le dichiarazioni sul MotorValleyFest 2024

T I [TUNE IN]

Le dichiarazioni sul MotorValleyFest 2024

IN AUTOMOBILISMO, NEWS



28 MARZO 2024 [SHARE] f Share t Tweet in p

Le dichiarazioni sul MotorValleyFest 2024

ANDREA CORSINI – assessore alla mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo, commercio della Regione Emilia-Romagna

«Mai come quest'anno la nostra Motor Valley offre un calendario di appuntamenti eccezionali ed imperdibili con la "new entry" della Formula E al Misano World Circuit, il Gran Premio di Formula 1 all'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari di Imola, Moto GP, Superbike e "WDW" World Ducati Week e le tante rievocazioni storiche, raduni ed eventi ospitati nei 4 circuiti regionali. Per non



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

parlare della visibilità internazionale data dalla pellicola "Ferrari" di Michael Mann, uscita nelle sale a fine 2023, e della promozione nel nostro Paese che ci porterà il docufilm Rai "Veloce. The Motor Valley Legend". Sarà un 2024 importante, in cui non poteva mancare la grande festa a cielo aperto della Terra dei Motori, che per il sesto anno vedrà i viali e le piazze di Modena riempirsi di appassionati di ogni età e provenienza, che respireranno un'atmosfera unica fatta di passione, storia ed innovazione».

GIAN CARLO MUZZARELLI – sindaco di Modena

«Modena si sta preparando a ospitare la sesta edizione della manifestazione che, come sempre, ci offrirà uno sguardo sul futuro dell'automotive, su ciò che significa la rivoluzione dell'elettrico, della guida autonoma e assistita e, naturalmente, sulle prospettive dell'idrogeno visto che in città avremo il polo di produzione dell'Hydrogen Valley, il progetto sviluppato con Hera, Snam e tanti altri partner tra i quali Unimore, Agenzia per l'energia e Camera di commercio. Il Motor Valley Fest si conferma un'occasione di confronto di livello internazionale, molto utile per le nostre aziende; per tanti giovani rappresenta anche una grande opportunità di conoscenza sull'innovazione in corso nel settore e sulle opportunità occupazionali. Come nelle scorse edizioni, Modena saprà accogliere turisti e appassionati per ammirare autentiche opere d'arte della tecnologia insieme a quelle artistiche e architettoniche che offre il centro storico della città con il sito Unesco, anche in spazi che stiamo restituendo con i lavori di riqualificazione, come Palazzo Solmi o largo Sant'Agostino, mentre al nuovo Diurno di piazza Mazzini avremo un appuntamento dedicato all'ingegner Mauro Forghieri».

CLAUDIO DOMENICALI – amministratore delegato Ducati Motor Holding e presidente Associazione Motor Valley Development

«Motor Valley è in splendida forma e ha davanti a sé un anno pieno di grandi eventi e momenti di condivisione dei quali il Motor Valley Fest è sicuramente l'apice. Fin dalla prima edizione il festival ha rappresentato un'opportunità straordinaria per immergersi nelle competenze e nell'ingegno che caratterizzano la Terra dei Motori emiliano-romagnola e i suoi marchi. Queste aziende lavorano instancabilmente per offrire ai clienti e agli appassionati esperienze indimenticabili all'interno di questo distretto industriale, turistico e culturale unico, ma anche a livello globale. A Modena ci attendono quattro giorni densi di momenti di confronto, durante i quali esploreremo le tendenze nel mondo dell'automotive, discuteremo le potenzialità delle nuove tecnologie e approfondiremo nuove strade per lo sviluppo e l'attrazione di talenti. Ma soprattutto, vivremo le emozioni a due e quattro ruote che solo un territorio unico come il nostro può trasmettere».

EUGENIO RAZELLI – coordinatore scientifico del Motor Valley Fest

«La continua ondata d'innovazione che le aziende devono affrontare a livello hardware e software per vincere le sfide della transizione ecologica, insieme alle opportunità create dai Software Defined Vehicle (SDV) che possono sfruttare la grande quantità di dati messi a disposizione dalle vetture, ci permette di continuare ad impreziosire le esperienze a bordo. Quest'anno puntiamo sulle potenzialità dell'intelligenza artificiale per le aziende, ma anche al mondo degli E-sport. La spinta per la sostenibilità e l'impegno nella declinazione dei fattori ESG arricchiscono ulteriormente obiettivi, opportunità e difficoltà. Tra le nuove partecipazioni al Motor Valley Fest citiamo due importanti aziende, Azimut e Pirelli, che hanno creduto fortemente in questo progetto della Terra dei Motori dell'Emilia Romagna».

GIUSEPPE MOLINARI – presidente della Camera di Commercio di Modena e presidente del "Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne"

«Da una ricerca condotta dall'Istituto Tagliacarne, in collaborazione con ANFIA e AICA, il settore dell'Aftermarket dell'automotive in Italia produce 28 miliardi di euro di valore aggiunto pari all'1,7% del totale economia, dando lavoro a 398 mila occupati pari all'1,6% del totale occupazione. Spicca l'Emilia-Romagna,

seconda regione in Italia per incidenza dell'Aftermarket sulla produzione complessiva regionale (2,5%), con Modena che si pone al secondo posto della classifica provinciale sempre per contributo dell'Aftermarket al totale produttivo dell'economia locale (3,4%). Forti di questa posizione, la Camera di commercio di Modena, ha deciso anche quest'anno di promuovere e supportare il Motor Valley Fest».

0
 SHARE
 [f Share](#)
[Tweet](#)
[in](#)
[Pin](#)

TOPICS: 2024 AUTOMOBILISMO EVENTI MOTORVALLEYFEST NEWS

« PREVIOUS POST

**MOTOR VALLEY FEST 2024: I NUOVI
TREND DELL'AUTOMOTIVE E LE
STRATEGIE PER IL MERCATO DEL LUSO**

NEXT POST »

**GLI EVENTI DEL MOTOR VALLEY FEST
DAL 2 AL 5 MAGGIO 2024**



ANDREA RIVA

You may also read!



**RALLY COSTA DEL GARGANO
2024: LE NOVITA' DELLA
TERZA EDIZIONE**

**Al Rally Valle del Sosio
iscrizioni in dirittura d'arrivo**

**Salone Auto Torino 2024,
svelata la mappa delle
location diffuse nel centro
dal 13 al 15 settembre**

Automotornews.it è un giornale telematico Articolo 3 Bis legge 103 del 16/07/2012 Direttore responsabile Paolo Maria Lauri iscritto ordine dei Giornalisti di Torino numero 63352 Automotornews.it Copyright © 1983-2024 info@automotornews.it Archiviazione testi e immagini e domini web sono archiviati presso Aruba Spa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

AutoMotorNews

Home Disclaimer Cookie Policy Privacy Policy Contatti

Home » Automobilita » MOTOR VALLEY FEST 2024: I NUOVI TREND DELL'AUTOMOTIVE E LE STRATEGIE PER IL MERCATO DEL LUSO

TUNE IN

MOTOR VALLEY FEST 2024: I NUOVI TREND DELL'AUTOMOTIVE E LE STRATEGIE PER IL MERCATO DEL LUSO

IN AUTOMOBILISMO, NEWS



28 MARZO 2024

0 SHARE

f Share t Tweet in p

MOTOR VALLEY FEST 2024.

I NUOVI TREND DELL'AUTOMOTIVE E LE STRATEGIE PER IL MERCATO DEL LUSO

E PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dal 2 al 5 maggio al via la sesta edizione del Festival della Terra dei Motori dell'Emilia-Romagna con un ricco calendario di eventi a Modena e provincia e un week end di grande motorsport negli autodromi regionali

Bologna, 28 marzo 2024 – Il Motor Valley Fest, la Festa dei Motori dell'Emilia-Romagna torna a Modena, Patrimonio Mondiale dell'Unesco, per la sua sesta edizione dal 2 al 5 maggio 2024. Nella capitale della velocità prende vita l'appuntamento rivolto agli appassionati dei motori e agli addetti ai lavori nato per celebrare la Motor Valley italiana, i suoi protagonisti, le sue eccellenze e i suoi traguardi.

Sono attese oltre 70.000 persone nel corso delle quattro giornate, **un vero e proprio festival diffuso nella città della Torre Ghirlandina**, attratte da un ricco calendario di appuntamenti dedicati con oltre 20 incontri di approfondimento sui trend di settore, 12 talent talk rivolti ai giovani talenti, decine di modelli di vetture e moto uniche in esposizione.

In mostra, tra gli altri, la **McLaren Senna e tre modelli della moto della Ducati 916 Senna, per ricordare il mitico Ayrton Senna nel trentennale della sua scomparsa**, ed ancora aperture straordinarie dei musei della Motor Valley, le sfilate di auto storiche, il corso per diventare collaudatrici, proiezioni di film in anteprima e tributi all'ingegnere Forghieri, e per i più golosi da non perdere le degustazioni di prodotti tipici.

Non mancherà la grande festa per gli appassionati, come quella negli autodromi regionali, dove in concomitanza con il Fest, si svolgeranno eventi di motorsport internazionali.

Un'occasione in più per **visitare Modena e il suo territorio sulle tracce dell'ultimo film di Michael Mann, "Ferrari"**, alla scoperta delle location utilizzate per le riprese (mappa consultabile al link: <https://www.visitmodena.it/it/la-modena-di-ferrari-e-di-mann>).

"La Motor Valley è ormai un brand internazionale che identifica l'Emilia-Romagna in tutto il mondo. Ne abbiamo avuto l'ennesima conferma solo pochi giorni fa, durante l'ultima missione istituzionale della Regione in Corea del Sud: uno degli Stati più innovativi al mondo, che come noi ha nell'automotive imprese e filiere importantissime con le quali abbiamo gettato le basi per nuove collaborazioni. Questa è la Motor Valley: storia, passione, mito, ma anche sguardo al futuro, alla ricerca e alle nuove tecnologie. La sesta edizione di Motor Valley Fest consolida un appuntamento fondamentale per gli appassionati di motori e per questo territorio, che conta su oltre 16mila imprese, decine di migliaia di addetti, 4 autodromi, 13 musei e quasi 200 team sportivi". Ha dichiarato **Stefano Bonaccini, presidente della Regione Emilia-Romagna**. *"Un patrimonio straordinario che come Regione vogliamo valorizzare e salvaguardare investendo sul capitale umano, come dimostrano l'esperienza di Muner, la Motorvehicle University of Emilia-Romagna, che suscita entusiasmo e interessa ovunque la presentiamo, e la legge regionale sui talenti, l'unica a livello nazionale che punta a trattenere o attrarre i migliori profili al servizio delle imprese. Così come al servizio delle imprese e delle università sono il Tecnopolo di Bologna e il supercomputer di calcolo Leonardo, che rendono l'Emilia-Romagna una Data Valley di livello internazionale con una concentrazione di calcolo senza uguali al mondo. E tutelare la Motor Valley significa anche perseguire una transizione ecologica assolutamente necessaria, ma che per funzionare dovrà essere guidata senza contrapporre ambiente e lavoro e senza far pagare il prezzo più alto a chi ha meno".*

Il Motor Valley Fest si aprirà, come da tradizione, con il **convegno inaugurale** che avrà luogo al Teatro Pavarotti di Modena **il 2 maggio alle ore 9.00**. Quali saranno i nuovi scenari del settore automotive in questo momento geopolitico sempre più complesso, quali sono le sfide da affrontare alla luce anche della diffusione dell'Intelligenza Artificiale e quali le strategie della mobilità sostenibile? Come fidelizzare i talenti e come attrarre i giovani? Queste le tematiche su cui si confronterà il gotha dell'automotive italiano ed internazionale.

Dopo i saluti istituzionali del **Presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini**; del **Sindaco della Città di Modena, Gian Carlo Muzzarelli**

e le istituzioni nazionali, l'edizione 2024 si fregia anche quest'anno di prestigiosi key note speech. Sul palco saranno protagonisti **Stefano Domenicali**, Presidente e CEO Formula 1 (in video), **Andreas Cornet e Michele Bertoncello**, partner **McKinsey** e **Christian Richter**, direttore **GCAS Global Vertical Lead Automotive & Auto Retail di Google**, che presenteranno un update del mercato dell'high performance e lusso per le auto con una valutazione della crescita dei consumatori di questo mercato, delle loro preferenze e dei loro criteri di scelta. Interverranno poi **Giovanna Vitelli**, **Presidente di Azimut Benetti Group** e **Andrea Casaluci**, **CEO Pirelli** con due approfondimenti dedicati al tema della sostenibilità; mentre **Johannes-Joerg Rueger**, **Presidente Bosch Engineering GmbH** illustrerà alla platea la strategia di applicazione dell'intelligenza artificiale nel settore della mobilità.

A seguire la **Motor Valley Top Table** con la partecipazione dei CEO dei grandi brand della Motor Valley.

Al termine del convegno si terrà il **tradizionale taglio del nastro, alle ore 13.00 nel Cortile d'Onore dell'Accademia militare di Modena**. I talk e le tavole rotonde di Motor Valley Fest continueranno nel pomeriggio di giovedì 2 maggio e per tutta la giornata di venerdì 3 maggio, con i B2B talk.

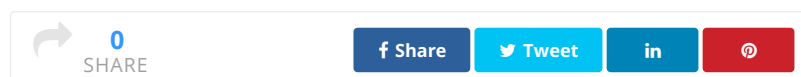
In calendario complessivamente **10 tavoli**, realizzati in partnership con Accenture, Bosch, EFESO Management Consultants, ai quali parteciperanno **oltre cento speakers**. Incontri di approfondimento per una overview sui più attuali temi del settore: futuro della filiera italiana dell'automotive, finance e open innovation, talenti, tecnologie elettrico, e-fuel e idrogeno, digitalizzazione e intelligenza artificiale (IA), sostenibilità, ESG (Environmental, Social, Governance) e nuovi materiali, servizi di connettività relativi al mondo dell'auto, racing e E-sport, Design.

Ma il viaggio nell'eccellenza della Motor Valley continuerà anche in televisione, con la programmazione in esclusiva nel mese di maggio di **"VELOCE. La leggenda della Motor Valley"**, docu-serie realizzata da Rice Media con la regia di Paolo Civati per una delle reti "ammiraglie" della RAI, sei episodi che narrano i miti della Terra dei Motori dell'Emilia-Romagna entrando nelle case supersportive più prestigiose al mondo (Dallara, Ducati, Energica, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Pagani).

GLI ORGANIZZATORI

Il Motor Valley Fest è realizzato da Regione Emilia-Romagna, APT Servizi Emilia-Romagna, Comune di Modena, Associazione Motor Valley Development, MUNER, Meneghini & Associati, con il supporto del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, ICE Agenzia, Unioncamere Emilia-Romagna, Camera di Commercio di Modena, Fondazione di Modena, in partnership con **Anfia**, UNRAE sezione veicoli industriali, Autopromotec, ACI, Bologna Fiere – Motor Show. L'evento è cofinanziato dai fondi europei della Regione Emilia-Romagna Por Fesr 2014-2020.

www.motorvalley.it



TOPICS: 2024 AUTOMOBILISMO EVENTI MOTOR VALLEY FEST NEWS

« PREVIOUS POST

HEJ! DAYS HUSQVARNA: AD APRILE DUE SETTIMANE DI TEST RIDE!

NEXT POST »

Le dichiarazioni sul MotorValleyFest 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Pasquetta di attesa e preoccupazione per lo stabilimento lucano e il suo indotto. Dai sindacati una "clausola sociale" per gli addetti della logistica

01/04/2024

Interni dello stabilimento

Chiarire la missione produttiva dello stabilimento di San Nicola di Melfi.

E' tra le principali richieste dei sindacati, che siederanno con i rappresentanti del ministero del Made in Italy e l'azienda, al tavolo convocato domani 2 aprile a Roma.

La multinazionale sarà presente con una delegazione, ma si confronterà sul piano politico, con la Regione, solo dopo il 22 aprile.

Il tavolo romano - come specificato nella email di convocazione - proseguirà con un approfondimento tecnico tra ministero delle imprese, sindacati, Stellantis e Anfia, l'associazione nazionale della Filiera dell'Industria Automobilistica.

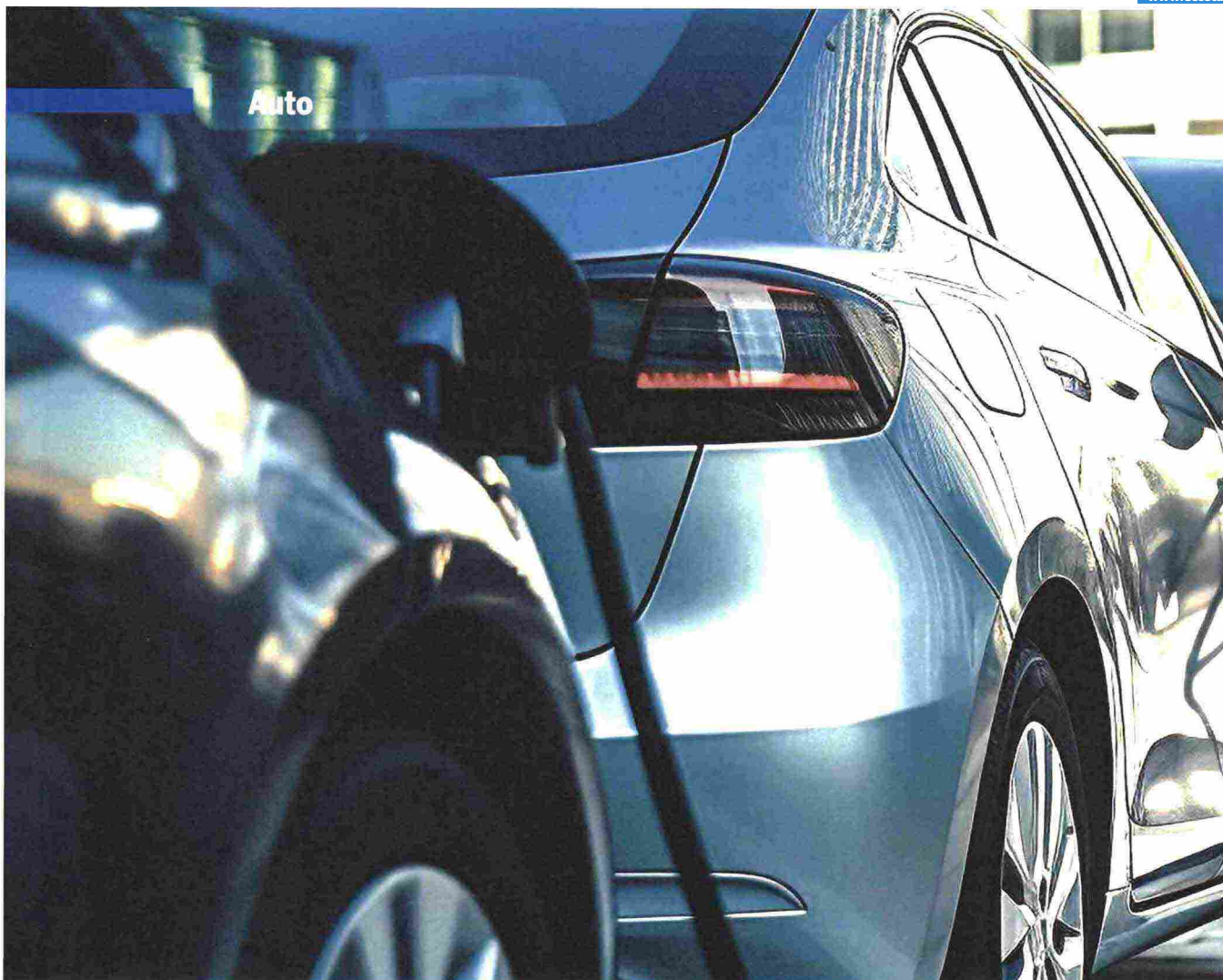
Prioritario per l'area industriale lucana è chiarire la situazione delle aziende dell'indotto. Un indotto integrato, nato proprio a servizio dello stabilimento Stellantis e che - oggi - paga le conseguenze dell'internalizzazione dei servizi da parte del gruppo. A rischio soprattutto il settore della logistica, con 600 lavoratori.

Stellantis - chiedono i sindacati - deve farsi carico di questo anello della catena produttiva di Melfi. Una vera e propria "clausola sociale" per la quale si chiederà conto a Roma.

Tag Automotive San Nicola di Melfi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Auto

Il futuro è elettrico?

Prezzi alti, poche colonnine, monopolio cinese. Sono solo alcune delle ragioni che spingono gli italiani a rimanere il fanalino di coda europeo nelle immatricolazioni delle **auto a batteria**. Il nostro reportage per andare al di là dei **luoghi comuni**

di **Maurizio Bongioanni**



“L’auto elettrica non è la soluzione ambientale che si dice essere”. Parola di Rowan Atkinson, alias Mr. Bean. Ve lo ricordate il comico britannico nella sua piccola utilitaria gialla?

Ebbene, Mr. Bean è titolato per parlare di macchine, almeno sulla carta: laureato in ingegneria elettrica ed elettronica, in un recente intervento sulla stampa inglese ha sostenuto che le emissioni di gas serra sono superiori del 70% nella produzione di auto elettriche rispetto a quella di auto a benzina. Atkinson ha invitato gli automobilisti a tenersi i loro veicoli più a lungo, perché “se i proprietari di un’auto nuova la tenessero in media per cinque anni, invece degli attuali tre, la produzione di auto e le emissioni di CO₂ ad essa collegate sarebbero notevolmente ridotte”.

I numeri di Atkinson, però, entrano in conflitto con quelli della letteratura scientifica. Per esempio, in uno studio commissionato dalla Commissione europea e intitolato “Determining the

environmental impacts of conventional and alternatively fuelled vehicles through Life Cycle Assessment”, si stabilisce che considerando l’intero ciclo di vita “well-to-wheel” (letteralmente “dal pozzo alla ruota”), le emissioni di un’auto elettrica sono più basse del 70% rispetto ai veicoli endotermici.

Su questi dati - e quindi sull’auto elettrica - si basa la transizione ecologica dell’Unione europea. Ma a osservare le tendenze dei vari Stati, l’Europa è tutt’altro che unita, procede a due velocità, con paesi che stanno massicciamente puntando sull’elettrica (la Norvegia è leader mondiale con l’88% del suo parco auto) e altri che sono incredibilmente indietro. Come l’Italia.

I numeri in Italia e in Europa

Rimanendo in ambito europeo, a gennaio 2024 le auto elettriche a batteria hanno rappresentato il 10,9% della quota di mercato (rispetto al 9,5% di gennaio 2023), mentre le ibride hanno raggiunto una quota di quasi il 30%, in crescita

Auto

del 23,8%. La quota di mercato combinata delle auto a benzina e diesel, invece, ha raggiunto quasi il 50% nel gennaio 2024, in calo rispetto al 54% di un anno fa (dati Acea, Associazione dei costruttori dell'Unione europea).

Rispetto a questo trend generale positivo, l'Italia è uno dei pochi paesi in cui il numero di immatricolazioni di auto elettriche è diminuito: -11% di gennaio 2024 rispetto allo stesso mese del 2023.

La concorrenza della Cina

Perché in Italia - così come in altri, seppur pochi, paesi europei - la crescita dell'auto elettrica non decolla? Tra le prime cause si annoverano prezzi elevati e metodi di ricarica insufficienti. Ma a un'analisi più approfondita, il discorso è più articolato. I detrattori dell'auto elettrica fanno notare che il mercato è quasi interamente nelle mani della Cina, patria del marchio Byd, l'acronimo di "Build your dreams". La Cina è il più grande produttore di auto elettriche al mondo e secondo per numero di batterie. E dato che Byd è nata nel 1995 proprio come azienda produttrice di queste ultime questa azienda si è trovata nel posto giusto al momento giusto. Complice anche il governo cinese con i suoi abbondanti incentivi verso l'automotive elettrico. Di contro, l'Italia può vantare degli incentivi molto bassi al proprio parco auto. O meglio: molto simili a quelli concessi a chi compra un'auto a motore termico. La rapida diffusione dei veicoli elettrici in Cina ha superato la maggior parte delle stime: secondo l'Agenzia internazionale dell'energia, il paese asiatico rappresenta quasi il 60% delle vendite globali di auto elettriche. Pechino ha promesso di aiutare l'industria a espandersi oltre i confini del paese, nonostante le minacce di sanzioni da parte di Usa e Ue. Fino a questo momento, infatti, l'approccio verso le auto cinesi è stato riveduto: in Europa, c'è chi propone di introdurre barriere doganali, come tariffe più alte verso i prodotti importati. "Questa proposta ha diverse controindicazioni", è la posizione di Annamaria Simonazzi, presidente della Fondazione Giacomo Brodolini intervenuta al tavolo di Alleanza Lavoro e Clima di Torino (l'Alleanza è composta da Campagna Sbilanciamoci!, Fiom-Cgil, Cgil Piemonte, Kyoto Club, Transport&Environment Italia, Motus-E, Legambiente, Wwf Italia, Greenpeace, Filt-Cgil, Flai-Cgil). "Prima di tutto c'è un rischio di ritorzioni da parte della Cina, che domina il mercato delle materie prime critiche, indispensabili alla realizzazione di diversi pro-

dotti, dalle auto agli smartphone". "In secondo luogo, la protezione da soggetti esterni può difendere l'Europa ma non i singoli paesi europei: prendiamo la concorrenza tra l'Italia e paesi che nel settore sono più sviluppati, come Germania e Spagna. Infine, cosa ne sarà delle joint venture che già oggi sono in essere tra marchi europei, vedi Bmw, Mercedes e Volkswagen, con le imprese cinesi? Non è detto che il proibizionismo della politica europea coincidano con gli obiettivi commerciali delle imprese. Per questo i dazi sui prodotti automobilistici cinesi possono creare conflitti sociali ed economici tra paesi membri e all'interno dei paesi stessi".

Per Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, anche lui al tavolo di Alleanza Clima e Lavoro, i dazi potrebbero invece essere usati per attrarre gli investitori cinesi in Italia. Come? "I cinesi stanno iniziando a vendere in Europa volumi sempre più significativi di auto, per ora prodotte principalmente in Cina", ha spiegato. "Vediamo tuttavia qualche segnale di interesse da parte dei cinesi a fare investimenti in Europa, e l'Italia si deve candidare a riceverli".

C'è però un importante ostacolo all'apertura di stabilimenti di auto cinesi in Europa e, di conseguenza, in Italia. E c'entrano di nuovo i dazi (perché, comunque, alcune barriere ci sono già) e il differenziale tra quelli italiani e quelli cinesi, al momento, non risulta equo. "Non siamo a favore di misure protezionistiche", ha aggiunto Giorda, "perché non aiutano il mercato. Ma oggi i dazi in ingresso in Europa sono pari a circa il 10%, mentre quelli in ingresso in Cina sono del 25%. È un differenziale del 15% che non aiuta la competitività dell'industria europea. Quello che si potrebbe fare a livello dell'Ue è far sì che le tassazioni siano uguali per favorire l'arrivo nei prossimi anni di costruttori cinesi che potrebbero avere interesse a produrre in Europa (e in Italia) e non solo a esportare dalla Cina. In realtà stanno già arrivando, ma questa misura di perequazione dei dazi potrebbe fare da acceleratore".

Più Suv che utilitarie

Quanto è concreta l'idea di vedere un produttore cinese investire in stabilimenti in Italia? Dal punto di vista degli accordi industriali, il governo di Giorgia Meloni ha finora preferito avvicinarsi alla Tesla di Elon Musk (il miliardario è stato invitato alla kermesse di Fratelli d'Italia, Atreju) piuttosto che alla Byd cinese. Una posizione che



La scelta dell'Etiopia

però è cambiata nel tempo: di recente, il ministro del Made in Italy Adolfo Urso ha detto che valuterà anche la proposta del colosso cinese. Ma mentre Tesla sta già massicciamente investendo in Europa (in Svezia, dove gli operai hanno già organizzato il loro primo sciopero, in Germania dove gli ambientalisti hanno protestato contro l'arrivo dei nuovi stabilimenti, in Ungheria dove Tesla prevede di realizzare la sua prima fabbrica europea nel 2027), la Byd ancora non c'è. La differenza tra i due marchi non sta solo nei piani di avanzamento, ma piuttosto nel segmento di mercato nel quale si inseriscono. La strategia vincente di Byd è stata puntare all'elettrificazione di veicoli di segmento medio, utilitarie innanzitutto. Dando una dimostrazione di quanto le politiche governative siano importanti su questo fronte: in Europa, infatti, si tende a produrre di più auto di gamma "premium" (e questo vale anche, per certi versi, per l'auto a benzina: si pensi all'Alfa Romeo prima e la Maserati poi nello stabilimento di Cassino). Certo, c'è la Panda di Pomigliano d'Arco ma la sua produzione si sta sempre di più delocalizzando in Serbia.

I numeri dell'Ong Transport&Environment confermano questa tendenza: solo il 17% delle auto elettriche vendute in Europa nel 2023 è costituito da veicoli compatti del segmento B, tipicamente più economici, mentre per le auto a combustione interna la quota corrispettiva è del 37%. In Italia la sproporzione è ancora maggiore: il 20% del venduto annuo elettrico è nel segmento B, mentre per le auto a benzina o diesel la quota corrispettiva arriva al 47%. Insomma, le case automobilistiche danno priorità alle elettriche più grandi e costose che, dal 2015 a oggi, hanno aumentato i prezzi del 39% (+18.000 euro) mentre in Cina si segna un -53%. Ciò è dovuto principalmente al fatto che i produttori europei si concentrano in modo sproporziona-

Non è l'Europa, non sono gli Stati Uniti e nemmeno la Cina. Il primo paese al mondo a vietare, con un bando immediato, le auto a motore termico è stata l'Etiopia. Questa è la decisione annunciata dal ministro dei Trasporti e della logistica, Alemu Sime.

Le motivazioni non sono (solo) di carattere ambientale ma il peso più grosso ce l'hanno le questioni economiche: l'Etiopia, infatti, ha l'esigenza di ridurre gli aumenti legati all'importazione di petrolio e dei suoi derivati. Il paese africano vanta il 97% di produzione di elettricità da fonti rinnovabili. Merito soprattutto dell'idroelettrico (anche se c'è chi fa notare che la Grand Ethiopian renaissance dam, la diga che sosterrà la domanda energetica dell'Etiopia, rischia di causare problemi di approvvigionamento idrico del Nilo).

E poi ancora non si capisce come faranno gli etiopi a potersi permettere tutti un'auto elettrica e quale sia il ruolo della Cina, il più grande produttore di auto elettriche al mondo, che da anni interviene direttamente nell'economia dei paesi africani sostenendo economicamente la costruzione di grandi infrastrutture. Sicuramente però quello dell'Etiopia è un segnale forte, che si spera venga raccolto dal mercato globale.

to sulle auto di grandi dimensioni e sui Suv. In Cina, invece, il concetto di auto sta cambiando, in particolare: "Gli ingegneri stanno pensando a come intrattenere il cittadino di domani mentre il veicolo si guida da solo. Qui siamo ancora fermi a una concezione vecchia di automobile, come mezzo di trasporto e basta" dice Giorgio Airaud, segretario generale della Cgil Piemonte. Ne è una dimostrazione il fatto che il più grande produttore cinese di proiettori cinematografici stia adattando le sue apparecchiature per l'intrattenimento a bordo di veicoli elettrici. Le nuove esperienze cinematografiche di Appotronics per i passeggeri dei sedili posteriori nascono nel momento in cui le case automobilistiche cinesi hanno inondato il mercato con "un'abbondanza di nuovi veicoli che hanno fatto scendere i prezzi", come riporta il *Financial Times*.

Auto

“Davvero sicuri che sia un bene per l'ambiente?”

Enrico De Vita critica la corsa alla sostituzione dei motori tradizionali:
 “Per produrre un veicolo a combustione servono 24mila kWh, per una 'green' il doppio. E dopo 100mila km si devono cambiare gli accumulatori”

Non tutto ciò che è sostenibile è elettrico. Potremmo riassumere così la posizione di chi sostiene che l'auto elettrica comporti più svantaggi che vantaggi, e di come l'elettificazione del parco auto sia oggi caratterizzata dalla presenza di ideologie che non fanno i conti con la realtà tecnica ed economica. A questo proposito, abbiamo intervistato l'ingegnere Enrico De Vita, tra le altre cose editorialista del portale *Automoto.it*.

Ingegnere De Vita lei ha sostenuto che l'elettrico non sia il futuro dell'auto. Perché?

In realtà ho sostenuto che il motore elettrico è vincente su tutti i fronti, mentre la batteria non lo è ancora. Il problema della mobilità va diviso in due parti: l'inquinamento urbano, ovvero i veleni che il motore termico produce bruciando idrocarburi, e i gas climalteranti, ovvero la CO₂ e il metano prodotti da tutta la filiera del settore auto, sia durante la produzione sia nell'impiego. Se puntiamo a ridurre l'inquinamento per l'uomo che vive nelle città, allora l'auto a batteria può essere la risposta corretta. Ma se vogliamo imporre le attuali auto elettriche al posto di quelle con motore termico per ridurre le emissioni di CO₂, allora la direzione è completamente errata. La differenza fra CO₂ e inquinanti urbani è gigantesca, a volte sono in contrapposizione tra loro: per ridurre di valori infinitesimali gli inquinanti urbani, stiamo immettendo enormi quantità di gas climalteranti in atmosfera a causa della sostituzione forzata del parco auto con i veicoli elettrici.

Quindi sta dicendo che l'auto elettrica fa aumentare le emissioni di CO₂ invece di ridurle?

È proprio così. Il grande handicap sta nella sua batteria: un serbatoio che non è a costo energetico zero, come quello di auto a benzina o diesel. La produzione di una batteria costa, in termini

di emissioni, quanto un'intera auto a benzina. A conti fatti, le emissioni prodotte per la realizzazione sono doppie rispetto a un motore termico. Lo dicono i numeri: per produrre un'auto a benzina spendo circa 24.000 kWh, per un'auto elettrica senza batteria pure. La sola batteria di un'auto media richiede oltre 20.000 kWh. Va da sé che l'auto elettrica ha un costo energetico doppio. È vero che ammortizza questo enorme peso ambientale dopo aver percorso 80-90mila chilometri, e dopo è inattivo. Ma a 100mila chilometri, una batteria va cambiata. E quindi si ricomincia da capo. Attualmente, insomma, l'auto elettrica non è in grado di abbattere le emissioni prodotte per la sua realizzazione. Questa è una considerazione di cui tenere conto quando si fanno politiche a lungo termine.

Però se l'energia impiegata per la produzione di auto fosse da fonti rinnovabili, così come l'elettricità fornita per le batterie, allora l'auto elettrica diventerebbe più sostenibile di quella alimentata a combustibili fossili, non è così?

Certo, però non è realistico in questo momento. Prendiamo l'Italia: si dice che l'energia rinnovabile è circa la metà della produzione nazionale. In realtà, il contributo più grande è dato dalle centrali idroelettriche, alcune costruite più di cento anni fa. La parte di solare e eolico è più piccola ed è intermittente, sia durante il giorno che durante l'anno. Attualmente, le grandi industrie di batterie e di pannelli fotovoltaici si trovano in Cina, dove si fa largo uso di carbone. Acquistando dalla Cina batterie e pannelli (e oggi anche auto elettriche) spostiamo in altra parte del Pianeta le colpe del riscaldamento globale. E anche i soldi che molti paesi distribuiscono come incentivi. La prospettiva del solare è di breve termine se inquadrata negli investimenti strategici sull'energia, al massimo 15 anni

Auto



di bilancio "attivo", e porta con sé il problema di rendere inutilizzabili vaste aree di terreni agricoli coltivabili.

Ma allora come se ne esce?

Di certo le fonti rinnovabili sono estremamente importanti, ma usiamole laddove offrono solo vantaggi, non nella mobilità. O meglio, usiamole per elettrificare i mezzi pubblici, non le auto private. E poi oggi i motori termici durano di più di quelli d'una volta e sono in grado di fare anche 500mila chilometri. C'è questa idea malsana di dover cambiare per forza l'auto ogni 10 anni rottamando quella vecchia, perché la Ue ha deciso di introdurre ogni 5 anni norme più stringenti sulle emissioni. Tuttavia, rottamare un'auto a benzina/diesel dopo 10 anni equivale a commettere un delitto dal punto di vista dell'economia circolare. Insomma, per ridurre di qualche briciola l'inquinamento emesso dal tubo di scarico, si rottama anzitempo un'auto che potrebbe durare molto di più. Tra l'altro sappiamo che dopo 100mila chilometri le batterie non hanno più la prestanta iniziale. Chi compra un veicolo elettrico usato sa che dovrà fare un investimento di parecchie migliaia di euro per rinnovare la batteria. Sul lungo termine è chiaro come le auto elettriche diventino invendibili una volta usate.

Per riassumere, lei sostiene che sia ancora preferibile un automezzo a gasolio piuttosto che elettrico?

A forza di intervenire sul diesel, imponendo complessi dispositivi anti-inquinamento negli ultimi 30 anni, dal filtro antiparticolato al catalizzatore Scr, il costo dei motori è aumentato fino a renderne svantaggiosa l'adozione sulle

utilitarie. Anche se dal punto di vista ambientale i motori a gasolio - a partire dagli Euro 5 - sono paragonabili ai motori a benzina. E il diesel emette circa il 30% di CO₂ in meno dei motori a benzina e l'impiego per almeno 80.000 km è di gran lunga meno climalterante di qualunque soluzione a batteria.

E i biocarburanti? Italia e Germania, nel contrastare lo stop delle auto termiche entro il 2035 hanno chiesto di considerare il biofuel. Cosa ne pensa?

I biocarburanti sono una sostanza che, durante la crescita del vegetale da cui derivano, riassume parte della CO₂ emessa poi dal motore. Parte e non tutta, come si crede. Infatti, per coltivare un campo di barbabietole o di canna da zucchero, devo dare acqua, usare fertilizzanti, concimi e gasolio per i mezzi. Anche se usiamo vegetali di scarto, non destinati all'alimentazione devo spendere energia per la raccolta e la trasformazione. A conti fatti se ho a disposizione del terreno conviene utilizzarlo per produrre cereali e frumento, frutta e ortaggi. Così farò ugualmente il bene del pianeta perché catturo CO₂. Tuttavia, se questa piantagione la impianto in Europa, dove è già tutto coltivato, o a verde, non incremento la cattura di CO₂. Morale, i biocombustibili offrono vantaggi solo se derivano da colture in zone desertiche. Le mosse italiane e tedesche sono giustificate dall'obiettivo di far sopravvivere il motore termico ma lascia perplessi che nessuna delle due nazioni abbia fatto leva sull'economia circolare, ovvero sul mantenimento in vita di ciò che è già prodotto, funzionante senza non incrementare ulteriormente l'emissione di anidride carbonica.


Auto


“E invece è la soluzione migliore che abbiamo”

Andrea Boraschi, direttore di Transport & Environment Italia, risponde a chi mette in dubbio i vantaggi ambientali della strada scelta dall'Europa per la mobilità su strada. E spiega cosa potrebbe fare l'Italia per accelerare

Un tasso di motorizzazione tra i più elevati, il parco veicolare pubblico e privato tra i più vetusti in Europa, metà delle città italiane che superano i limiti di legge per la scarsa qualità dell'aria, un settore automotive in ritardo nell'avviare la transizione verso la produzione di nuovi veicoli puliti: sono tanti i fronti di impegno dell'ufficio italiano di Transport & Environment. Ne parliamo con il direttore di T&E Italia, Andrea Boraschi.

Boraschi, come risponde ai dubbi di chi pensa che l'auto elettrica non sia il futuro del settore?

È di questi giorni un'intervista di Luca De Meo, amministratore delegato di Renault e presidente dell'Associazione costruttori europei, rilasciata ad Automotive News Europe: l'industria dell'auto non contesta la revisione della norma-

tiva sugli standard di emissione della CO₂, che prevede al 2035 il phase-out dell'endotermico o comunque la possibilità di vendere solo veicoli zero emissioni. La chiosa è: ognuno può avere le sue idee riguardo al futuro della mobilità, ma l'industria dell'auto è in transizione e ha investito miliardi nell'elettrico, e non sembra intenzionata a tornare indietro. Per l'industria conta la stabilità della prospettiva industriale per poter programmare gli investimenti. E l'orizzonte è appunto l'auto elettrica. È una corsa che vedrà alcune industrie prevalere e altre soccombere. Ma la direzione è chiara: con tutte le difficoltà del caso è anche e soprattutto la direzione migliore. Guardando alla mobilità su strada, l'auto elettrica è in assoluto la soluzione meno inquinante ed emissiva di cui disponiamo.

Auto

In molti sostengono che la filiera dell'auto elettrica produce più emissioni.

La letteratura scientifica è ormai sterminata su questo tema. La più autorevole è anche unanime, a partire da ricerche promosse da fonti istituzionali. Una di queste è stata richiesta dalla stessa Commissione europea e fa una misurazione sull'intero ciclo di vita dei veicoli: nello scenario peggiore, in cui la batteria viene prodotta in Cina e il regime di utilizzo dell'auto è in paesi dove il sistema elettrico è ancora ampiamente alimentato da fonti fossili, l'auto elettrica consegue più del 60% di riduzione di CO₂ rispetto all'endotermica.

Se l'elettrica è il futuro, siamo d'accordo che servono più incentivi. Quali sono le proposte di T&E?

In Italia si dovrebbe partire da una riforma della fiscalità applicata alle auto, alle cosiddette aziendali in specie; e poi istituire un meccanismo di credito per l'elettricità rinnovabile immessa nei consumi del settore trasporti, si potrebbe ragionare di leasing sociale e certamente accelerare una infrastruttura di ricarica capillare. Inoltre l'Italia dovrebbe investire sull'intero ciclo delle batterie, dalla raffinazione e dal processing delle materie prime fino al loro recupero.

Partiamo dalla riforma fiscale. Che cosa si intende con questa proposta?

Da un'analisi comparativa che abbiamo fatto tra 31 sistemi fiscali europei, emerge che il nostro è uno dei pochi slegato da parametri emissivi. Prendiamo la tassa di immatricolazione: quando si acquista un'auto da un concessionario si sostiene un costo di messa su strada, una tassa che include oneri e balzelli di varia natura che di fatto sono connessi all'immatricolazione del veicolo. Se andiamo a comparare questa spesa con le imposizioni fiscali di altri paesi europei, scopriamo che la nostra è una sorta di "tassa piatta", che differenzia poco tra auto pulite e fortemente inquinanti. Da noi il banale "chi inquina paga" non è applicato in modo proporzionale. È una tassa importante perché è legata all'atto di acquisto, e in alcuni sistemi fiscali, come quello francese, può arrivare a pesare, per veicoli estremamente inquinanti e costosi, anche decine di migliaia di euro. Da noi non si aggancia questa spesa al fattore climatico e ambientale. Questa è una tassa da cambiare.

E poi ci sono le auto aziendali...

Pensiamo che si debba fare di più quelle auto che sono immatricolate da persone giuridiche. Parliamo del 40% dell'immatricolato annuo. Andiamo dai taxi al settore del leasing, ma an-

che aziende con flotte di auto di proprietà. Qui bisogna intervenire in maniera radicale: abbiamo individuato alcune leve fiscali, quali la tassazione sui cosiddetti fringe benefit, la detrazione dell'Iva, la deducibilità del costo del veicolo. Modulando queste leve e prevedendo incentivi per i veicoli a zero emissioni e penalizzazioni per gli inquinanti, possiamo accelerare la penetrazione dell'auto elettrica in Italia, quindi la decarbonizzazione del settore e l'abbattimento delle emissioni.

Ma qualcuno non potrebbe obiettare che la transizione la devono pagare sempre le aziende?

Le aziende sono soggetti un po' più robusti delle famiglie, dal punto di vista economico, e possono dare un grande sostegno alla transizione. Hanno spesso esigenze di logistica più programmabili e possono scontare meno il non completo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica; addirittura possono realizzarne una propria, con pannelli fotovoltaici e punti di ricarica sulle proprie piazzole e conseguire enormi risparmi sui costi operativi. Ma soprattutto, le auto aziendali hanno cicli di proprietà brevi e dopo una media di 36 mesi finiscono sul mercato dell'usato. Oggi in Italia circa due terzi dei consumatori che intendono acquistare un'auto si rivolgono all'usato. Diventa essenziale che vi siano opzioni di mobilità pulita anche per loro. E chiariamo una cosa: la maggior parte delle case automobilistiche vende veicoli con garanzia sulla batteria di 8 anni. Tutti i cicli di ricarica sono tracciati dal software dell'auto e lo stato della batteria è, per così dire, "trasparente". Chi compra un'auto elettrica usata non compra un veicolo a scatola chiusa.

Che ruolo avrebbero invece i meccanismi di credito?

Ogni azienda che opera nel mercato del rifornimento dei veicoli deve conseguire dei target di immissione di energia rinnovabile. Sin qui questi target sono stati raggiunti aggiungendo una quota di biocombustibili nei combustibili liquidi. Le aziende partecipano a un sistema di crediti per cui più immetti quote di carburante sostenibile, più guadagni crediti e puoi compensare andando a comprare crediti da chi ne ha di più. Nella nuova direttiva sulle energie rinnovabili, la Red III che l'Italia dovrà recepire dal 2025, è previsto che questo sistema valga non solo per i carburanti liquidi, ma anche per chi fa il pieno di elettricità, per la quota rinnovabile. Se anticipassimo il recepimento e istituissimo presto questo meccanismo incentivante, come già fatto da molti altri paesi in Europa,

Auto

Andrea Boraschi
(in foto)
è il direttore
dell'ufficio italiano
di Transport
& Environment,
la federazione
comunitaria
di organizzazioni
non governative
che promuovono
il trasporto
sostenibile
in Europa



daremmo un grande impulso alla transizione accelerando la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica. Sarebbe a costo zero per lo Stato; e se estendessimo il meccanismo alla ricarica privata, sarebbe anche molto conveniente per i cittadini.

In diverse occasioni ha parlato di leasing sociale e "mobility poverty". Di che cosa si tratta?

La proposta del social leasing nasce in Francia dove è stata avviata la prima sperimentazione. Nella concezione originaria si tratta di un incentivo alla mobilità a zero emissioni verso chi ha un basso reddito ma allo stesso tempo ha davvero bisogno di un'auto, vive in un contesto dove non è servito dai mezzi pubblici o non può avvalersi di altre forme di mobilità, come quella in sharing. A queste condizioni il leasing sociale può essere un leasing calmierato, garantito da una triangolazione tra Stato, industria e istituti di credito e mirato a mezzi piccoli, economici, efficienti. È una soluzione che può servire a ridurre le emissioni ma anche a stimolare i produttori non realizzare solo veicoli di alta gamma. Ci sarebbe bisogno di utilitarie elettriche.

Invece, gli incentivi che l'Italia prevede per i mezzi elettrici non sono proporzionati?

Gli incentivi, per i quali si attende ancora il decreto, sono in linea con quello che in passa-

to hanno fatto in altri Stati membri. In questo senso sono dimensionati in maniera opportuna. Quello che secondo noi andrebbe drasticamente rivisto è il sostegno che si continua a dare alle plug-in hybrid, delle false elettriche, con valori emissivi non molto distanti da quelli dell'endotermico; e ancor più andrebbero eliminati gli incentivi per l'acquisto di endotermiche che emettono fino a 135 grammi di CO₂ per chilometro. L'Italia è uno dei soli tre paesi in Europa che ancora prevede un incentivo alle auto "fossili", ed è sicuramente quello che lo concede a fronte dei livelli emissivi più alti. È una follia, dal momento che quel valore è più alto della media emissiva del nuovo.

C'è chi invoca, però, la "neutralità tecnologica"...

Recentemente ho sentito usare il concetto di pluralità tecnologica. Abbiamo diverse tecnologie per la decarbonizzazione. Ma il fatto che siano tante non ci esime dal fare la scelta migliore, che per il trasporto su strada coincide con l'elettificazione. I vettori energetici più costosi, vedi l'idrogeno o i biofuels, dobbiamo dedicarli ai settori hard-to-abate (quelli che sono particolarmente difficili da decarbonizzare, ndr): produrre carburanti sintetici con idrogeno verde significa fare ricorso a un processo estremamente dispendioso in energia, molto costoso e che assorbirebbe una quota di rinnovabili enorme. Invece possiamo caricare direttamente una batteria e aumentare enormemente, di almeno tre volte, l'efficienza del processo. La neutralità tecnologica è oggi usata come un paravento dietro al quale nascondersi per evitare di fare delle scelte; o peggio per farne di sbagliate.

Perché Toyota ha scelto di smarcarsi dall'elettrica, dicendo che non investirà su questi modelli?

In realtà la casa auto giapponese è sì indietro rispetto a molti competitor, ma punta a lanciare 10 nuovi veicoli elettrici entro il 2026 e ad arrivare a un venduto, al 2030, di 3,5 milioni di veicoli. Il suo brand Lexus dovrebbe essere al 100% elettrico in Nord America già nel 2030 e poi a livello globale entro il 2035. Stanno investendo molto sulle batterie e dal 2026 prevedono una nuova generazione con grandi autonomie e costi abbattuti del 40%. Sono anche confidenti, dal 2027 o 2028, di arrivare a commercializzare le batterie al litio allo stato solido, con percorrenze superiori ai mille chilometri e tempi di ricarica estremamente contenuti. Dobbiamo sempre tenere a mente che i margini di sviluppo tecnologico per l'auto elettrica sono ancora enormi.

Auto

Nessun rischio che manchi l'elettricità

Da diverse parti si obietta che la crescita di questi mezzi metterebbe in crisi il nostro sistema di fornitura nazionale. E che non sarebbero sufficienti le rinnovabili. Ma è la stessa Terna a rassicurare che si tratta di paure infondate

Poniamo ora che le politiche economiche e industriali dell'Italia, per assurdo, puntassero sulla massiccia crescita di auto elettriche nel nostro paese. Le domande a cui rispondere sono principalmente due: riuscirebbe il nostro sistema nazionale elettrico a far fronte alla crescente domanda di elettricità? E quale sarà la quota di rinnovabili di questa domanda? Alla prima domanda, prova a rispondere direttamente Terna. Come scrive Altreconomia, nel suo piano decennale di sviluppo 2021 l'operatore italiano della rete di trasmissione nazionale riconosce che immettere nuova energia elettrica in rete da impianti alimentati da fonti rinnovabili "richiede uno sforzo di pianificazione, autorizzazione e realizzazione degli investimenti che in Italia non ha precedenti negli ultimi decenni". Significa che la rapida e crescente adozione di nuove tecnologie (tra cui auto elettriche e pompe di calore) in ambiti precedentemente dominati dai combustibili fossili, oltre allo sviluppo di progetti per la produzione da fonti rinnovabili, richiede un significativo potenziamento anche delle reti elettriche. In caso contrario, si rischia di rallentare il percorso verso la decarbonizzazione.

Della stessa idea è l'Agenzia internazionale dell'energia (International energy agency, Iea), che in nel report "Electricity grids and secure energy transitions" ha calcolato che attualmente ci sono almeno 3mila GigaWatt (GW) di progetti di energia rinnovabile in attesa di connessione alla rete, equivalenti a cinque volte la capacità da fotovoltaico ed eolico aggiunta nel 2022. Di questi, 1.500 GW provengono da progetti in fase avanzata. Ma senza i giusti interventi - si legge nel documento - l'infrastruttura elettrica rischia di diventare il collo di bottiglia della transizione verso fonti energetiche pulite.

Ma su questo è la stessa Terna a rassicurare gli

automobilisti: in un'intervista al portale Vaiaelettrico.it, Luca Marchisio, Head of Strategy di Terna Spa, spiega: "L'auto elettrica ha una caratteristica spesso dimenticata: quella di essere estremamente efficiente" e, a proposito di consumi di energia primaria "abbiamo un'efficienza del 70-80-90% rispetto al 20-30% dell'auto termica". La conclusione di Marchisio è supportata dai numeri: "Ogni auto a batteria, con una percorrenza media di poco più di 10mila km, consuma in un anno 2 MWh di elettricità, quindi un milione di auto sono 2 TWh, 10 milioni 20TWh e così via. Per i 4 milioni di BEV (interamente elettriche) e i 2 milioni di PHEV (plug-in hybrid, ndr), che consumano anche benzina, previsti dal Piano nazionale energia e clima, al 2030 noi stimiamo 10 TWh di energia elettrica all'anno. Queste sono le stime degli scenari alla base dei nostri piani strategici energetici. Rispetto al fabbisogno nazionale di 320 TWh dell'ultimo anno ante Covid, questo numero è significativo ma facilmente gestibile. Non è un numero che preoccupa".

Nella stessa intervista, Marchisio risponde anche alla seconda domanda, cioè quanta di questa energia sarà rinnovabile: "Il potenziale di produzione da fonti rinnovabili in Italia è enorme. In un paese mediterraneo come il nostro, ad alta disponibilità del sole, circa 400 TWh verranno dal fotovoltaico e 150 dall'eolico. Sempre secondo la strategia di lungo termine sopra citata, circa due terzi verranno dai piccoli impianti su tetti e un terzo da impianti utility scale (di taglia pari o superiore ad 1 MW, ndr) su ex cave, terreni inutilizzati o agricoli dismessi".

In potenza installata, rispetto a oggi, bisognerà aumentarla di 10 volte. La strada è segnata: percorrerla non sarà difficile, a meno che qualcuno non metta i bastoni tra le (quattro) ruote.